das AUTO
MOTOR UND SPORT



STRASSENKREUZER AM SCHEIDEWEGE?

THEORIE DES KURVENFAHRENS

UND WIEDER FANGIO!

HEFT 4
STUTTGART, 19. FEBRUAR 1955
DM 1.20

Bahnbrechend ist die Konſtruktion der neuen *ſchlauchloſen*

METZELER **LKW REIFEN**



EINFACHE MONTAGE

ABSOLUTES DICHTHALTEVERMÖGEN

NIEDRIGE REIFENTEMPERATUR

GERINGER ABRIEB

HÖHERE KILOMETERLEISTUNGEN

ERHÖHTE WIRTSCHAFTLICHKEIT



NOCH MEHR km FÜR IHR GELD

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Vollkasko für einen Lancia abgelehnt

Einer meiner Kunden fährt einen Lancia-Aurelia, Pinin Farina-Cabriolet Baujahr 1951, das damals rund 20 000 DM kostete. Der Kunde wollte seine bei der Frankfurter Allianz bestehende Fahrzeug-Teilversicherung in eine Fahrzeug-Vollversicherung umwandeln. Dies hat die Allianz abgelehnt.

Emil Uebel, Lancia-Generalvertretung in Frankfurt a. M.

Sie haben uns um Mitteilung gebeten, welche Gründe uns veranlassen, eine Vollkaskoversicherung für den erwähnten Lancia-Wagen nicht zu übernehmen. Im Grunde handelt es sich dabei um die Frage, ob und wann es für den Versicherer tragbar und für den Kraftfahrzeughalter ratsam ist, für ausländische Fahrzeugtypen eine Vollkaskoversicherung abzuschließen.

Die Kraftverkehrsversicherer prüfen bei Beantragung einer Kaskoversicherung für ein ausländisches Kraftfahrzeugfabrikat in jedem einzelnen Fall, ob für den zu versichernden Typ die für größere Reparaturarbeiten erforderlichen Ersatzteile vorhanden sind oder nicht. In letzterem Falle nämlich müssen diese aus dem Ausland bezogen werden, was mit Zeitverlust und hohen zusätzlichen Kosten verbunden ist.

Eine vorsichtige Geschäftspolitik in dieser Richtung erscheint mit Rücksicht auf die übrigen Versicherungsnehmer und im Hinblick auf deren Interesse an der Beitragsrückvergütung notwendig.

Was nun das fragliche Lancia-Cabriolet anbelangt, so sind Ersatzteile hierfür in der Bundesrepublik nach unseren Erfahrungen nicht in ausreichendem Maße vorhanden. Auch liegt der Verkaufspreis dieser Fahrzeuge ganz erheblich über dem Marktpreis, der verschiedentlich von den DAT-Schätzstellen ermittelt worden ist, so daß im Falle eines größeren Teilschadens häufig nach versicherungsrechtlichen Grundsätzen eine Regulierung auf Totalschadenbasis erfolgen muß.

Sie werden Verständnis dafür haben, daß wir die sich daraus möglicherweise ergebenden Unstimmigkeiten mit unseren Kunden von vornherein vermeiden möchten. Da wir andererseits im Interesse der übrigen Versicherungsnehmer Liebhaberwerte über die Kaskoversicherung nicht decken können, hielten wir es auch in diesem Falle für richtig, die Ausdehnung der bestehenden Versicherung auf das Vollkaskorisiko abzulehnen. Es handelt sich bei dem Fahrzeug also um ein Interesse, das nicht versicherbar ist, weil der nötige Ausgleich fehlt. Derartige Risiken gibt es auch in den übrigen Versicherungssparten.

Frankfurter Versicherungs-Aktiengesellschaft in Frankfurt

*

Die Stellungnahme der Frankfurter Allianz erscheint uns verständlich und vertretbar. Allerdings handelt es sich dabei keineswegs um eine grundsätzlich allgemein übliche Praxis. Wir haben bei der Stuttgarter Bezirksdirektion einer anderen bekannten Versicherungsgesellschaft (Albingia) rückgefragt. Diese beispielsweise wäre ohne weiteres bereit, das betreffende Fahrzeug Vollkasko zu versichern. Man muß sich also in solchen Sonderfällen u. U. erst eine Versicherung suchen, die das Risiko übernimmt. Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Lloyd-Test

Bis jetzt habe ich die Testberichte von Herrn Oswald am liebsten gelesen, denn sie schienen mir die korrektesten zu sein. Ich war der Meinung, Herr Oswald sei der reellste Tester, und alle übrigen loben aus bestimmten Gründen einzelne Fabrikate in den Himmel. Aber mit dem Lloyd-Test im Heft 2 verfällt nun auch Herr Oswald in den Schmuß — es muß sich also doch lohnen! Na ja, der Test ist ja diesmal auf die Mopedfahrer ausgerichtet, insofern nehme ich es Ihnen nicht übel.

Rudi Klein in Bremen

*

Im Lloyd-Test berichten Sie von einer Fahrt von Bremen nach Stuttgart in 11 Stunden einschließlich einer Stunde Pause. Diese Angaben ergeben bei einer Entfernung von 680 km einen Stundendurchschnitt von 68 km, was bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/st für den Lloyd reichlich übertrieben erscheint. Es kann von einer Fachzeitschrift erwartet werden, daß sie mit exakten technischen Leistungsangaben aufwartet. Ich bitte Sie um eine entsprechende Berichtigung.

Günther Wilde in Sindelfingen

Gibt nichts zu berichtigen: Tester fuhr Punkt 9 Uhr von seinem Hotel in Bremen ab, machte 1 Stunde Mittagspause in Kassel und stand wenige Minuten nach 20 Uhr vor seiner Wohnung in Stuttgart S. Macht nach Adam Riese 11 minus 1 gleich 10 Stunden reiner Fahrzeit. Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Wirbulator und Schirmchen

Ich bin erstaunt, daß Herr Heinrich Augsburger in Heft 2 auf Seite 30 den Wirbulator und die verchromten Schirmchen über den Scheinwerfen so sehr ablehnt. Meine Erfahrung mit den Dingern ist genau gegenteiliger Art. Seit über drei Jahren benutze ich einen Wirbulator. Anfangs war ich skeptisch und blieb es auch eine Zeitlang. Dann verschaffte ich mir Vergleichsmöglichkeiten, indem ich unterwegs auf mückenreicher Autobahnfahrt in mehreren Anfällen von Ungläubigkeit den Apparat abmontierte. Und siehe da, im Nu war die Scheibe versaut. Ich raus, das Ding wieder dran, und, ob's einer glaubt oder nicht, über unwahrscheinlich viel längere Zeit zog sich die Neuanlage des Mückenfriedhofs hin, und in dem mittleren Drittel blieb und bleibt die Scheibe stets fast sauber, was ohne Wirbulator jedenfalls bei meinem Opel Olympia 51 absolut nicht der Fall ist. Und die Schirmchen an den Scheinwerfern. Ich fahre die seit ein paar Wochen spazieren. Ergebnis: Fabelhaft wirksam bei abgeblendetem Fernlicht, wohl deshalb, weil dann die untere Scheinwerferhälfte nicht strahlt und somit das Verhältnis zwischen dem Blechdeckel und der Lichtquelle richtig ist. Die gewohnte weiße Wand vor der Windschutzscheibe, auch bei abgeblendetem Fernlicht bei Nebel sonst eindrucksvoll vor der Nase, ist mit den Deckelchen vollkommen weg. Ist das nichts? Bei Fernlicht haben sie allerdings keine nennenswerte Wirkung.

Nun noch ein Wort zum berühmten Küllchen. Das „Loch" im Vergaser stört mich seit Jahr und Tag. Wenn ich im Fahren von Leerlaufgas leicht zu Teillast übergehe, dann bleibt der Motor weg und macht dann einen Satz. Sehr deutlich und sehr unangenehm. Über den Küllchen-Hinweis war ich deshalb glücklich, zumal gründlichste Vergaserprüfungen den Fehler nicht zu beheben vermochten. Also erst mal das Küllchen, in meinem Fall eine blanke Stelle, „erkennbar nur am erhöhten Glanz"- weggefeilt, wobei der B.V.-Prüfer, ein Dipl.-Ing., ärgerlich lachte. Und ich wurde enttäuscht. Nach 50 km Fahrstrecke waren die Erscheinungen wieder da. Nun bei Opel einen neuen Schwimmer rein. Weg der Fehler. nach etwa 50 km war er wieder da. Und ist es noch. Als ich kürzlich meinen Olympia 51 dem Opelmeister zum Probefahren übergeben wollte, fuhr ich dieserhalb 16 km durch strömenden Regen von Homburg nach Frankfurt. Der Meister setzte sich ans Steuer, und der Fehler war weg! Zum ersten Male eigentlich. Als das Klima und der Wagen wieder trocken waren, war der Fehler wieder da. Jedenfalls, die kleine blanke Stelle am Opelvergaser an der Schwimmernase hat erwiesenermaßen keine „Küllchenwirkung".

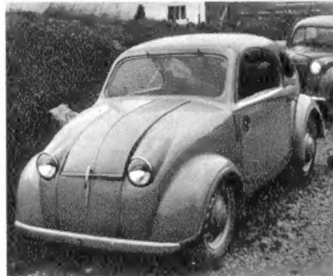
Otto Plessen, Zahnarzt in Bad Homburg v. d. H.

Küllchen

. . . möchte ich Ihnen mitteilen, daß der Küllchen-Ausschliff an meinem 66 PS Doppelvergaser-Borgward, trotz eigener Ungläubigkeit, einwandfrei erfolgreich war. Resultat: ein weicher Übergang an Stelle des früheren Loches. Ein Lob dem Entdecker!

Hermann Marhofer, Kaufmann in Hechingen

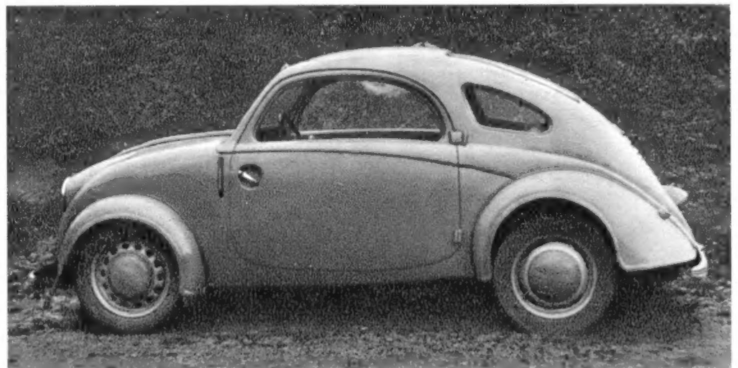
Der Steyr-VW



Ein Mann, der eine noch nicht morsche
Karosserie von Steyr fand,
wollt' einen Wagen frei nach Porsche,
weshalb sofort er sich erstand
ein nagelneu's VW-Motorchen
zum Einbau in das Steyr-Heck,
bis dann, nach schweren Klempnersorgen,
sein Zwitter dennoch fuhr vom Fleck.

Der „Steyr-VW" fährt noch bis dato,
doch trau-schau-wem, wir fürchten sehr,
daß eines Tags die strenge NATO
dem Selfmademaker kommt verquer:
mit der vernichtenden Begründung
ihm schnöd entziehend die Lizenz,
solch deutsch-östreichische Verbindung
sei von polit'scher Konsequenz.

Camillo (mot.)



Südöstliche Reiseskizzen

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 1/1955)

Ich bin im September letzten Jahres mit einem „Kapitän" die Strecke Freiburg—München — Radstadt — Loiblpaß — Zagreb — Belgrad — Leskovac — Skopje — Saloniki — Cavalla — Edirne — Istanbul — Ankara gefahren.

Vielleicht darf ich deshalb zu dem Reisebericht von Herrn Wiese ergänzend noch folgendes sagen:

Südlich Belgrad höchste Vorsicht auf Rindvieh. Auch wenn es sich neben der Straße auf der Weide befindet. Ohne Rücksicht auf Verluste springt dieses „Rindvieh" über meterbreite Straßengräben mitten in die Fahrbahn. Unser Wagen war nicht der einzige, der mit einem beschädigten Kotflügel zu sehen war. Was macht man eigentlich da unten, wenn so ein Zusammenstoß frontal erfolgt?

Im Süden von Jugoslawien, vor allem in Leskovac, nicht fotografieren in Sichtweite von Soldaten und Polizisten. Auch wenn es sich nur um das Fotografieren von einem alten Esel oder Bauernfuhrwerk handelt, wird der Film abgenommen.

Vielleicht stimmt Herr Wiese mir zu, daß bei Regenwetter das Wardartal süd lich Skopje und die letzten 50 km der griechischen Straße (ist das überhaupt eine Straße?) vor Edirne nicht zu befahren sind.

In Ankara im Palast-Hotel bekommt man übrgens für 9,5 Lira ein erstklassiges Einzelzimmer mt Frühstück.

Nun noch drei Adressen, wo man immer Hilfe und Unterstützung finden kann:

Frau Dr. Kamuran Ordu, Edirne, P.T.T. Karsisi (Kinderärztin, in Freiburg i. Br. studiert).

Dr. Dr. jur. Necmeddin Berkin, Dozent an der Universität Istanbul, Erenköy, Sakaci Sok. 74/1, Tel. 2 43 20—124, 5 20 35 (in Freiburg studiert).

Heinz Fielstette, Ankara, Anit Caddesi No. 7, Telefon 3 11 81 (Deutscher, Lehrer für Kfz.-Technik an der Gewerbeschule, nur dort telefonisch zu erreichen).

Artur Beck in Villingen (Schwarzw.)

Blaues Licht für Krankenwagen

(Zuschrift Dr. Schulz in Heft 1)

Es ist mir völlig unverständlich, daß ein Arzt die Notwendigkeit eines blauen Scheinwerfers für Krankenwagen verneint! Sicher ist nicht jeder Kranken-Transport sehr eilig, aber oft muß ein Schwerkranker — und nur solche werden ja mit dem Krankenwagen transportiert! — möglichst schnell in ein Krankenhaus geschafft werden! Der blaue Scheinwerfer bedeutet ja nicht einen Freibrief für rücksichtsloses Fahren, sondern soll die anderen Verkehrsteilnehmer zur Vorsicht und Rücksichtnahme mahnen. Jeder Schwerverletzte bei einem Verkehrsunfall, dem Minuten wie Stunden erscheinen, wird dankbar sein, wenn der Krankenwagen, der vielleicht eine Stunde Anfahrtweg hat, infolge des blauen Scheinwerfers auch nur 15 Minuten früher kommt als ohne diesen! Außer „nur Verblutungsgefahr" gibt es noch viele Umstände, die es erforderlich machen, einen Kranken auf schnellstem Wege in ein Krankenhaus zu transportieren.

Also: Blauer Scheinwerfer für Krankenwagen!

Dr. Heinz Gosch, prakt. Arzt in Grünendeich Kreis Stade

Volles Licht hinter Motorradfahrern?

Ihre Zeitschrift lese ich stets mit besonderem Interesse, da Ihre Artikel meist sehr wirklichkeitsnahe und von Leuten verfaßt sind, die mit „Köpfchen" fahren.

Jeder Autofahrer weiß, wie unangenehm es ist, wenn nachts Fahrzeuge, die von rückwärts aufschließen oder die man eben überholt hat, rücksichtslos das volle Fernlicht benützen. Wie ist es nun bei Motorradfahrern? Soweit sie Rückspiegel benützen, werden sie ja auch störend geblendet. Manche Motorräder verfügen aber selbst häufig nur über ein schlechtes Fernlicht.

Ist es diesen Kameraden von der Landstraße lieber, sie können eine Zeitlang das Fernlicht des nachfolgenden Wagens benützen, oder ziehen auch sie es vor, wenn rechtzeitig abgeblendet wird? Das erstere dürfte zweifellos bei den Kradfahrern der Fall sein, die keinen Rückspiegel an ihrer Maschine haben.

Tuchhaus Gustav Scheid in Stuttgart S

Es hat uns in der MOTORRAD-Redaktion fast erschlagen, daß da wirklich mal ein Wagenfahrer ankommt und wissen will, wie man zweckmäßig auf Motorradfahrer Rücksicht nimmt! Wir haben also dazu folgendes zu sagen:

Wenn wir von hinten mit Fernlicht angeleuchtet werden, ist das bei weitem nicht so störend, wie wenn man in einem Wagen mit Innenspiegel von hinten angeblendet wird. Selbst wenn man auf einem Motorrad einen Rückblickspiegel hat, ist das nicht gefährlich. In der Nacht nützt einem der Rückspiegel ja sowieso nichts, weil man dann keinen Abstand mehr schätzen kann. Es macht also keine Mühe, den Spiegel einfach so zu verdrehen, daß er einen nicht mehr anblendet.

Etwas anderes ist es mit der beabsichtigten Lichtunterstützung. Wenn wir als schnelle Leute ganz unter uns sind, also lauter Leute, die sich aufeinander verlassen können und die ihren gegenseitigen Fahrstil genau kennen, dann kommt es schon einmal vor, daß wir als Hintermann einem schlecht beleuchteten Vordermann Licht „leihen". Umgekehrt ist es aber auf jeden Fall besser, die lichtstärkere Maschine fährt vorneweg und die lichtärmere Maschine fährt hinterher.

Für den allgemeinen Straßenbetrieb, wo man es ja meist mit höchst durchschnittlichen Fahrern zu tun hat, empfehlen wir folgende Regel:

Fährt das Motorrad ausgesprochen langsam oder vielleicht auch bloß durchschnittlich, also etwa mit 50—60 km/st, und kann man es infolgedessen über ein paar 100 m Distanz mit Sicherheit überholen, dann kann man das ruhig mit Fernlicht tun, über diese wenigen 100 m bedeutet das für den Motorradfahrer keine Störung. Handelt es sich aber um einen ausgesprochen schnellen Mann, der so zwischen 80 und 100 km/st Reisegeschwindigkeit hält, hinter dem man also ggf. auf lange Strecken bleiben will, dann ist es besser, abzublenden. Die Lichtaufbesserung, die ein dicht hinterherfahrender Wagen mit Fernlicht bringt, ist zwar immer da, sie wird von langsameren Fahrern auch bestimmt begrüßt, dennoch ist aber eine kleine Störung da: Die Wagenscheinwerfer ergeben einen merklichen Schatten des Motorrades, der bei langsamer Fahrt, also unter 60 km/st, kaum ins Gewicht fällt, wohl aber bei schneller Fahrt störend sein kann.

Also: Wenn da vorn ein durchschnittlicher Langsamfahrer ist, dann ruhig Fernlicht stehenlassen, das stört den Mann nicht, aber dann nicht ewig hinterherzuckeln, sondern auf und vorbei. Ist da vorn aber ein ausgesprochen schneller Mann, dann abblenden, er findet dann trotz seines einzigen Scheinwerfers seinen Weg besser, als wenn er auch noch auf seinen irritierend tanzenden Schatten achten müßte.

Alles hier Gesagte wird aber erst wichtig, wenn der Wagen dem Motorrad auf rund 50 m Abstand aufgelaufen ist — größere Abstände sind sowieso uninteressant.

Redaktion MOTORRAD

Er kann schon fahren!

(siehe das AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 1)

... Auf solch minderwertiges Geschreibsel einzugehen ist unmöglich, und ich bin überzeugt, daß viele Abonnenten ihre Konsequenzen daraus ziehen werden. Ich bin jedenfalls nicht gewillt, derartige Entgleisungen zu unterstützen und kündige mein Abonnement. Kraftfahrschule Theo Schramm in Würzburg

*

Hiermit kündigen wir unser Abonnement. Anlaß zu diesem Entschluß gab uns Ihr Artikel „Er kann schon fahren!". ... Ihr „Fach"-Blatt ist vielleicht ein riesiger Spaß für verärgerte Zeitgenossen, für uns aber wertlos.

Kraftfahrschule Georg Pompl & Sohn in Würzburg

*

... stellen Sie bitte die Zusendung Ihrer Zeitschrift ein. Der gehässige Artikel über meinen Berufszweig in Heft 1 ... Fahrschule Walter Arp in Kiel

*

Bravo! Dieser Artikel müßte auf den richtigen Tisch nicht gelegt, sondern genagelt werden. Solche Hinweise werden sonst zu leicht unwillig und unbeachtet beiseite geschoben. Helmut Klingberg in Köln-Dellbrück

*

In Heft 1 Ihrer Zeitschrift ist auf Seite 14 ein Artikel mit der Überschrift „Er kann schon fahren" veröffentlicht, der mehrere ablehnende Zuschriften an unseren Verband zur Folge hatte. Wir geben Ihnen hiervon nicht deshalb Kenntnis, weil wir etwa empfindlich wären. Wer seine Tätigkeit in der Öffentlichkeit ausübt, der muß auch damit rechnen, daß die Presse im Interesse der Öffentlichkeit entsprechende Kritik übt. Aus den hier vorliegenden Mitgliederzuschriften geht aber hervor, daß der Artikel wegen seines mäßigen Niveaus und seiner

teilweise unsinnigen Zielsetzung abgelehnt wird. Es ist unsere Meinung, daß die vom Verfasser vertretenen Ansichten dem Ansehen Ihrer Zeitschrift schaden. In dem Bemühen, der öffentlichen Verkehrssicherheit zu dienen, sind die Fahrlehrer für eine konstruktive Kritik ihrer Berufstätigkeit jederzeit dankbar. Die Ausführungen des Herrn Strepp können aber nur als Verunglimpfung der Fahrlehrer und der amtlich anerkannten Sachverständigen angesehen werden.

Landesverband bayerischer Kraftfahrschulen e. V. in München 8,
gez. Franz Spreitzer

*

Es besteht kein Zweifel, daß in diesem Artikel Probleme aufgerollt werden, die irgendwie vorhanden sind. Wenn aber Herr Strepp glaubt, das Ei des Kolumbus gefunden zu haben, dann muß ich ihn sehr enttäuschen. Gelegt und gefunden haben es schon viele vor ihm. Und die sind seit Jahr und Tag darum bemüht, Abhilfe zu schaffen und Neues einzuführen.

Sicher ist der Vergleich zwischen Gehen- und Fahrenlernen interessant. Auch die Schlußfolgerung ist nicht von der Hand zu weisen, nach der man ungleich besser fahren können sollte als gehen, was anschaulich bewiesen wird, wenn hier zwei Fußgänger und dort zwei Kraftwagen zusammenstoßen. Es irrt jedoch Herr Strepp, wenn er in den Fahrschul- und Führerschein-„Frischlingen" die prädestinierten Personen für Unfälle sieht. Zur Beruhigung aller und zum Lobe der Fahrlehrer und Prüfer sei gesagt, daß prozentual die geringsten Unfälle von Führerschein-Neuinhabern verursacht werden, d. h. von solchen Leuten, die nicht länger als ein Jahr den Führerschein haben.

Des weiteren wirft man den Fahrlehrern vor, daß sie den Spruch „eines hoffnungslos vertrottelten Verkehrsmagisters" lehrten: Schnell fahren kann jeder, aber langsam fahren ist eine Kunst! Ich weiß nicht, woher sich Strepp seine unglücklich gewählten Beispiele holt. Bestimmt nicht bei dem Großteil aller Fahrlehrer; denn gerade die deutschen Fahrschulen sind für ihre hervorragende Qualität bekannt. Es ist unklug, eventuelle Einzelfälle herauszufischen und zudem eine Beleidigung für die Gesamtheit der Fahrlehrer, mit ihnen pars pro toto zu spielen. — Zurückkommend auf obigen Satz muß festgestellt werden, daß diesbezüglich die derzeitige Lehrmaxime der Fahrlehrer lautet: Nicht zu schnell und nicht zu langsam, sondern zügig fahren! Zu allem entspricht es dem Gebot der Vernunft, wenn der Fahrlehrer in den ersten Fahrstunden seine Schüler relativ langsam fahren läßt. Andererseits liegt es in der Natur der Sache, daß „Rennfahrerausbildungen" Spezialkursen vorbehalten werden.

Das geschilderte „Kuhdorfidyll", in dem man in vier Stunden fahren lernt, dürfte der schlimmste Mißgriff aus der antiquarischen Argumentationskiste von Herrn Strepp sein. Ich bestreite keineswegs, daß sich so etwas zugetragen hat, doch kann es sich wiederum nur um einen der wenigen Ausnahmefälle gehandelt haben. Das Beispiel wird bekräftigt, indem der Verfasser auf seine Frau verweist, der es bei der Fahrausbildung so ergangen sei. Frage: Wie verträgt sich die in seinem Artikel schwungvoll begonnene Polemik mit der Praxis? Warum ließ gerade Herr Strepp zu, daß seine Frau nach vier Stunden zur Prüfung kam? Natürlich blieb damals (und auch in nächster Zukunft) der staatliche Zuschuß aus. Der Zuschuß aus der eigenen Tasche wäre auch ein zu großes Opfer, geht es doch nur um die Verkehrssicherheit und damit eventuell die Gesundheit und das Leben der eigenen Frau. Herrn Strepp scheint es nicht bekannt zu sein, daß Prüfungen in kleineren Ortschaften nicht abgehalten werden dürfen.

Die empfohlenen Fahrschulübungsplätze besagen überhaupt nichts Neues. Es handelt sich hierbei um eine sehr nützliche Sache, die man zur Zeit — und als ersten Schritt — obligatorisch für die Motorradfahrer in Angriff nehmen will. — Zukunftsträchtig werden die Worte von Herrn Strepp dort, wo er von einem staatlichen Zuschuß für die Fahrschulen spricht.

Ich lade Herrn Strepp gerne ein, an einem theoretischen Kurs bei mir teilzunehmen. Zum Erbrechen wird hier keine StVO gepaukt. Hier wird mit pädagogischen und psychologischen Mitteln gearbeitet aus der Praxis für die Praxis. Was schließlich die Lehrstunde „freundlicher Benimm" im Straßenverkehr anbelangt, darf ich Herrn Strepp versichern, daß dieses Verhalten theoretisch gelehrt und praktisch geübt wird. Wir Fahrlehrer wissen, daß es bei uns wie in jedem Berufe Einzelgänger gibt. Wir sind dankbar für jede positive Kritik. Wir lehnen aber die Worte selbst des gewandtesten Schreibers ab, der glaubt, mit einem journalistisch-spitzfindigen Stil voll triefendem Zynismus Sachlichkeit ersetzen zu können. Dr. Karl Seitz, Fahrlehrer und Psychologe, Ludwigshafen a. Rh.

Blitz schlug in fahrenden Omnibus

Die Fahrgäste der Omnibuslinie Krefeld—Aldekerk erlebten bei einem kürzlichen Wintergewitter einen bösen Schrecken. Kurz hinter Hüls schien plötzlich der Omnibus in Flammen zu stehen, und es gab ein furchtbares Krachen. Im Bruchteil einer Sekunde war alles vorüber. Der Blitz war in den fahrenden Omnibus geschlagen, ohne daß einer der Fahrgäste Schaden erlitt.

Nun hatte ich in Auto-Zeitschriften wiederholt gelesen, daß der Blitz „nie" in ein fahrendes Automobil schlage. Durch vorliegenden Fall wird diese Behauptung widerlegt, andererseits aber die Sicherheit innerhalb eines Faradayschen Käfigs bewiesen. Der Blitz hat seinen Weg außen um die Stahlhaut des Wagens herum genommen, er hat nicht „in" ihn eingeschlagen. Hans Elven jr. in Krefeld

Landespolizei in Eßlingen

Auf der Bundesstraße 10 besteht in der Ortsdurchfahrt Zell (zwischen Eßlingen und Plochingen) seit geraumer Zeit Überholverbot. Soweit nimmt man dies als gegeben hin, obwohl man über dieses Verbot sehr geteilter Meinung sein kann. Die dortige Autofalle besteht jedoch nicht in dem Verkehrszeichen, das nicht sofort auffällt, sondern darin, daß der Streifenwagen des Landespolizeikommissariats Eßlingen so gemütlich durch die fast gerade und weithin übersichtliche Ortsdurchfahrt zu schleichen pflegt, daß man gezwungen wird, entweder mitzuschleichen oder, wenn weit und breit kein Gegenverkehr ist, ihn zu überholen. Und gerade darauf warten unsere Freunde und Helfer!

Ich nehme nicht daran Anstoß, daß meinem Vater in diesem Falle eine Mark abgeknöpft wurde. Er hat sich nun mal über ein Verbot hinweggesetzt. Aber hier liegt der Fall so: Wenn irgendjemand in dieser Ortsdurchfahrt schleicht, dann hält er den übrigen Verkehr durch Nachlässigkeit oder Rücksichtslosigkeit auf. Die meisten tun es unbewußt. Der Streifenwagen des Landespolizeikommissariats Eßlingen aber tut es aus Vorsatz!

Hans Wolf in Denkendorf bei Eßlingen a. N.

Das anstößige BR



Der Münchner Stadtrat will eine Verordnung erlassen, nach der „Pferden das Betreten der Innenstadt verboten ist". Im Zusammenhang mit dieser Nachricht wurde in verschiedenen Zeitungen ein Foto von Keystone veröffentlicht. Unglücklicherweise hatte der Fotograf ein Bild aufgenommen, das neben dem Pferdegespann einen Mercedes mit rheinischem Kennzeichen zeigt. Während die anderen Zeitungen das Originalfoto veröffentlichten, schlug der Patriotismus des „Münchner Merkur" hohe Wogen. Das wagte man seinen Lesern nicht vorzusetzen. Das Bild war aber gut! Die Lösung des gordischen Knotens? Man retuschierte das anstößige BR fort und ersetzte es durch das zulässige AB! R. H. in N.

Wer will mit Dänen korrespondieren?

. . . möchte ich mit einem jungen Mann Verbindung bekommen, der sich für Autos interessiert und zum Austausch von „motoring matters" Lust hat. Zur Zeit besuche ich das Maschinenbautechnikum in Odense.

stud. ing. Henning Helmer Hansen, Petersborg, Kerteminde, Dänemark

*

Sind Ihnen Sammler von Autozeitschriften und -prospekten im In- und Ausland bekannt, die am Austausch solcher Dinge interessiert sind?

Hans-Wolfgang Kurtze, Rheinberg/Rhld., Orsoyer Str. 19

Schilder in Frankfurt-Höchst



Diese schöne Schilderkombination ist in Frankfurt a. M.-Höchst zu bewundern, und zwar an der Kreuzung Königsteiner Str./Emmerich-Josef-Straße. Sie ist kein Einzelfall, denn die gleiche Zusammenstellung ist in dieser Straße mehrfach zu finden. Da ich beim besten Willen nicht den Sinn dieser Schilderanordnung zu entdecken vermochte, habe ich drei Polizisten danach gefragt. Sie gaben mir alle, von unwesentlichen Abweichungen abgesehen, die gleiche Antwort. Man erklärte mir, daß die beiden Schilder grundverschiedene Bedeutung und nichts miteinander zu tun hätten. Das Halteschild bezöge sich auf die Kreuzung und das Halteverbotsschild auf die weitere Fortführung der Emmerich-Josef-Straße hinter der Kreuzung. Als ich bemerkte, es sei doch sicher zweckmäßiger, das Halteverbotsschild dann auch tatsächlich hinter der Kreuzung aufzustellen, wurde mir folgendes erklärt: „Es ist ja nicht damit getan, daß sich ein Kraftfahrer stur nach einem bestimmten Verkehrszeichen richtet, sondern er soll versuchen, den Sinn einer Schilderkombination zu ergründen." Demzufolge soll ich als Fahrer also erst Denksportübungen anstellen, um die Bedeutung sich genau widersprechender Verkehrszeichen zu ergründen. Diese und ähnliche Überlegungen versuchte ich den Polizisten klarzumachen, hatte aber damit keinen Erfolg. Allerdings machte ich dann wohl ein ziemlich hilfloses Gesicht, denn einer meinte: „Trösten Sie sich, als Laie können Sie das verständlicherweise nicht auf Anhieb begreifen, aber wenn Sie sich mit diesen Dingen etwas befassen, werden Sie es auch noch kapieren." Vielleicht kapiere ich's wirklich noch!

Werner Faas in Mainz-Bischofsheim

Elektro- statt Rollermobile?

(Siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 1)

Über die Vorzüge des Elektromotors gegenüber dem Verbrennungsmotor zu reden, ist eigentlich überflüssig. Jeder, der sich ein klein wenig mit dergleichen Dingen beschäftigt, kann sie an den Fingern abzählen. Er wäre wirklich nicht nur für ein Rollermobil die ideale Antriebsquelle. Für Nutzfahrzeuge wäre er mindestens genau so geeignet, und ich sehe nicht ein, warum man nicht die ganze Kraftfahrzeugindustrie auf Elektroantrieb umstellen sollte.

Herr Oberingenieur Mantzel kennt natürlich die Schwierigkeiten. Mir scheint nur, er unterschätzt sie etwas.

Zunächst ist ein Elektromotor keineswegs eine leichte Sache. Leichter als ein gleichstarker Ottomotor läßt er sich kaum bauen, denn leider läßt sich Leichtmetall nicht magnetisieren, wir sind also auf das Eisen angewiesen.

Ein kleiner Fehler ist auch, daß sich die Regelung der Leistungsabgabe beim Gleichstrommotor nur mit Widerständen bewerkstelligen läßt. Wirklich wirtschaftlich fährt das Elektromobil also nur bei „Vollgas". Für alle Elektrofahrzeuge ist „Vollgas" Reisegeschwindigkeit. Wie unerwünscht das bei Straßenfahrzeugen ist, dürfte ich nicht erst auseinanderlegen müssen.

Aber das sind nur die kleinen Schwierigkeiten. Die größte liegt bei der Batterie. Herr Mantzel meint, man müsse eine Batterie entwickeln, die den Bedürfnissen eines Straßenfahrzeugs entspricht. Da liegt ein kleiner Irrtum: Die kann man nicht gut entwickeln, die müßte man erst erfinden. Der herkömmlichen Bleibatterie sind nun mal schon im Prinzip ganz bestimmte Grenzen gesetzt, und die sind schon beinahe erreicht. Da ist nichts mehr zu holen.

Nun glaube doch bloß keiner, unsere Chemiker seien Schlafmützen. An einer billigen Leichtbatterie, die obendrein noch Stoßladungen verträgt, sind weit mehr Leute interessiert, als nur die von der Kraftfahrzeugindustrie. Dabei stellen die wenigsten so hohe Ansprüche wie Herr Mantzel. Eine Forderung der Stunde möchte ich die verlangte Batterie nicht nennen — die Forderung ist schon viel zu alt. — Mir scheint jedenfalls schon heute der Atomantrieb näher dem Bereiche des Möglichen — vielleicht sogar des Wirtschaftlichen — zu sein, als der Antrieb per Batterie. Ich wüßte nicht einmal, auf welcher Basis sich die geforderte Batterie entwickeln ließe.

In einen Betriebskostenvergleich Dinge einzubeziehen, die nur in der Phantasie existieren — gestatten Sie, das ist ein Nonsens.

Stefan Hillebrand in München-Großhadern

Der Verfasser des Artikels hat genaue Kenntnis über zwei Typen von Leichtbatterien, die vor kurzer Zeit ihre offiziellen Teste durch Hochschulinstitute mit hervorragenden Ergebnissen absolvieren konnten. Die Millionenprämie aus dem zweiten Weltkrieg ist zwar nie ausgezahlt worden, hat aber doch dazu beigetragen, daß sich einige tüchtige Leute intensiv mit dem gestellten Problem befaßt und schließlich nach annähernd 15jährigen Entwicklungsarbeiten Erfolge erzielt haben. Außerdem erhielt die Redaktion als weitere Zuschrift zu dem Artikel den Prospekt einer anderen Firma, die ebenfalls eine Leichtbatterie auf der Basis Silber — Zink anbietet. Wir werden diese Firma besuchen und gegebenenfalls hierüber gesondert berichten. Übrigens ist auch auf der Bleibasis eine Batterie herstellbar, die ganz bedeutend leichter, stoßbelastungssicherer und haltbarer als die herkömmlichen Bleibatterien sein dürfte.

Bezüglich der Regelung muß man absolut nicht unbedingt über Widerstände gehen. Man kann durch eine Kombinationsschaltung Reihe — Serie und durch zusätzliche Feldbeeinflussung eine vollauf befriedigende Fahrtregelung herbeiführen, die auch im Teillastbereich und bei geringen Drehzahlen wirtschaftliche Resultate ergibt. Bei größeren Einheiten kann auch die Stromrückgewinnung bei elektrischer Bremsung von Bedeutung werden.

Gewichtsmäßig ist nur der Vergleich zwischen kompletten Triebwerken korrekt, also einerseits Verbrennungsmotor mit Getriebe und allen Nebenaggregaten sowie Kraftstoffbehälter mit Inhalt, andererseits der komplette Elekroantrieb, bestehend aus Motor mit Antriebsübersetzungen, Regelungsaggregaten und Batterie. Hier ergibt sich beim Elektromobil etwa ein Verhältnis 1 : 2 zugunsten des Verbrennungsmotors, d. h. man muß mit ungefähr 100 kg mehr Totgewicht rechnen. Die Leistungscharakteristik des elektrisch betriebenen Rollermobils aber ist dem verbrennungsmotorisch betriebenen so sehr überlegen (Integral — PS!!), daß dieses vermehrte Totgewicht von untergeordneter Bedeutung sein dürfte. **Obering. A. W. Mantzel**

Nicht herumstehen!

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 24/1954, Seite 16)

Da würde sich K. K. bei uns in Paraguay erst wundern. Von Herumstehen kann da gar keine Rede mehr sein, höchstens von Herumliegen. In diesem Falle handelte es sich um 3 Tage, bis die abgebrochene Vorderachse geschweißt und wieder eingebaut war. Daß der Wagen dabei zwei Drittel der Straße versperrte, darüber macht sich hierzulande kaum jemand Gedanken, am wenigsten gewiß der Fahrer. Denn so etwas ist bei uns keine Seltenheit. Horst F. Nill in Asuncion (Paraguay)



Woran die Menschen sterben

Dieser mit Geschick und Bedacht gewählte Titel steht über der letzten Pressenotiz des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft. Schon wiederholt sahen wir uns veranlaßt, die zur Veröffentlichung bestimmten Verlautbarungen dieses Verbandes zu kritisieren. Auch die letzte ist wieder so tendenziös, daß wir sie nicht mit Stillschweigen übergehen können.

„Woran die Menschen sterben. Tod durch Straßenverkehrsunfall häufiger als durch Tuberkulose. — Der Unfall ist als Todesursache 1953 wiederum stärker hervorgetreten als im Vorjahr. Von 10 000 der Bevölkerung starben durch Unfall 5,4 Menschen gegen 4,9 im Vorjahr. Durch Unfälle im Straßenverkehr verloren 10 954 Menschen in der Bundesrepublik das Leben. Damit forderte der Straßenverkehr im Jahre 1953 360 Todesopfer mehr als Tuberkulose aller Arten."

Das teilt die Versicherungswirtschaft (zum kostenlosen Abdruck) mit, und in dutzenden Zeitungen wird man es lesen können. Die Masse der Leser, die von den konkreten Verhältnissen doch keinerlei Vorstellung haben kann, fällt natürlich auf solch suggestive Formulierung herein und denkt etwa folgendermaßen: Tuberkulose war doch die häufigste Todesursache — und jetzt wird sie sogar durch den Verkehrstod übertroffen!

Daß die 10 954 Verkehrstoten des Jahres 1953 eine furchtbare Realität sind, daran besteht kein Zweifel. Sie aber zum Gegenstand unsachlicher Polemik zu machen, ist pietät- und gewissenlos, unverantwortlich und unnütz. In der Tat sind einige hundert Menschen mehr in dem betreffenden Jahr durch Verkehrsunfälle gestorben als durch Tuberkulose. Was die Versicherungswirtschaft aber genau weiß, jedoch geflissentlich verschweigt, ist die Tatsache, daß Tuberkulose als Todesursache — sehr erfreulicherweise — von Jahr zu Jahr zurückgeht. Das steht nämlich haargenau in den Berichten des Statistischen Bundesamtes, auf die sich obige Verlautbarung ausdrücklich stützt. Aber auch folgendes ist in der amtlichen Statistik nachzulesen: „Die tödlichen Unfälle sind 1953 gegenüber 1952 geringfügig angestiegen."

Es kann wirklich nicht schaden, sich vor Augen zu führen, woran die Menschen sterben. Im Berichtsjahr verzeichnet die Statistik 538 908 Todesfälle. Bei weitem die meisten, nämlich 115 428 oder 24 % starben an Herz- und Kreislauferkrankungen, fast 20 % an sogenannten Neubildungen, 15 % an Gefäßstörungen des Nervensystems usw. Gewissermaßen unter „ferner liefen" folgt dann mit weitem Abstand die Tuberkulose mit 2 %. Gewiß fallen dem Verkehr viele, viel zu viele Menschen zum Opfer, aber 93½ % sterben auf ganz natürliche Art im Bett. Die 6½ % aber (1953 waren es 35 709), die einen gewaltsamen Tod erleiden, sind keinesfalls alles Verkehrsopfer. Die Zahl der letzteren betrug insgesamt 10 954, von denen 9347 bei Kraftfahrzeugunfällen ums Leben kamen. Daß aber außer diesen noch viel mehr Unfälle anderer Art, etwa im Betrieb oder im Haushalt, vorkommen, davon spricht kein Mensch, und daß Selbstmord (8944 mal) fast ebenso oft als Todesursache verzeichnet ist wie der Kraftfahrzeugunfall, wird von Behörden und Versicherungen niemals publiziert.

Was den Gesamtverband der Versicherungswirtschaft zu seiner einseitigen, verkehrsfeindlichen Haltung veranlaßt, ist uns unerfindlich schon deshalb, weil gerade die Versicherungswirtschaft vom zunehmenden Verkehr mit am meisten profitiert. Um die Gunst ihrer Kraftfahrzeugkunden braucht sie freilich (noch) nicht zu werben, solange der Staat das längst überflüssige starre Prämiensystem beibehält. Vor allem aber, meinen wir, wäre es Sache des HUK-Verbandes, dafür zu sorgen, daß die Dachorganisation der Versicherungswirtschaft endlich einmal zu etwas zeitgemäßeren Anschauungen findet. Der HUK-Verband ist doch immerhin gewillt, ein Scherflein zur positiven Verkehrserziehung beizutragen, denn er ist letztlich finanziell die Hauptstütze der Bundesverkehrswacht. Wir halten den HUK-Verband für gewichtig genug, daß er auch die „Marschrichtung" des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft entscheidend beeinflussen könnte. Dieser liegt nämlich mit seinen Pressenotizen, soweit sie Verkehrsfragen betreffen, beträchtlich schief. W. O.

Ganz kurz

Neuer 1,7 Liter Mercedes geplant

Mercedes-Generaldirektor Dr. Könecke erwähnte in Berlin, seine Firma plane den Bau eines neuen Personenwagenmodells mit einem Hubraum von etwa 1,7 Liter, dessen Preis bei etwa 7000 DM liegen dürfte. Außerdem solle das Erzeugungsprogramm durch einen leichten Lastwagen- und Omnibustyp erweitert werden (siehe „Erlkönig" AUTO, MOTOR und SPORT 15/54, Seite 2). — Die Daimler-Benz AG. plane für die nächsten Jahre Neuinvestitionen in Höhe von etwa 200 Mill. DM, ein Drittel dieses Betrages entfalle auf das laufende Jahr.

Fiat erheblich billiger

Mit Wirkung vom 15. Januar wurden die Preise für alle Fiat-Modelle erheblich herabgesetzt. Der 500 C-Zweisitzer kostet jetzt DM 4150.—, der 500 C-Kombi DM 4610.—, der 1100 ab DM 5800.—, der 1400 A DM 8160.— und der 1900 A DM 11 010.— (alle Preise einschließlich Heizung). Der Simca-Aronde wurde von 7100 auf 6300 DM herabgesetzt.

Auch Renault

setzte die Preise herab: 4 CV Standard DM 3990.—, 4 CV Luxe DM 4750.-, Frégate-Standard DM 8700.-, Frégate Amiral DM 9500.—. Alle Preise verstehen sich einschließlich Heizung.

NSU

bringt zum Frühjahr die 125 ccm Superfox mit 10 PS-Viertaktmotor auf den Markt. Sie erhält die schon bei der Ultramax bewährte Schubstangensteuerung der Ventile. — Der Preis für die 125 ccm-NSU-Lambretta wurde von DM 1525.— auf DM 1375.— (einschl. Anlasser, Reserverad und Soziussitz) herabgesetzt. Die große Lambretta kostet DM 1670.—.

Regierungsdirektor Liegel,

bisher Leiter des Kraftfahrt-Bundesamtes, ist seit 10. Januar mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Kraftfahrzeugtechnischen Referates (StV 7) im Bundesverkehrsministerium betraut, dessen langjähriger Leiter, Ministerialrat Schumann, seit längerer Zeit krank ist. Mit der kommissarischen Leitung des Kraftfahrt-Bundesamtes wurde Regierungsrat Dr. Parigger beauftragt.

Einheitliche Reparaturpreise

Daimler-Benz hat Preislisten für Reparaturarbeiten für die Typen 180 und 220 herausgegeben. Für Austauschaggregate und kundendienstmäßige Wartungsarbeiten sind Festpreise bereits früher eingeführt worden.

Bei Daimler-Benz

betrug der wertmäßige Umsatz im vorigen Jahr 1 Milliarde und 50 Mill. DM, wovon auf den Exportumsatz 356 Mill. DM entfallen.

Mit dem Ausbau

der Autobahn Hamburg—Hannover —Northeim soll im Februar begonnen werden.

Warnungsschild

für Autofahrer in Woodmere, USA: „Langsam fahren — Krankenhaus fehlt!" (Der Spiegel)

Deutsche Citroen mit Verlust

Die Citroen Automobil AG. Verkaufsgesellschaft für Deutschland mit Sitz in Köln hat 1953 mit einem Verlust von 71 325 (1952: 158 864) DM abgeschlossen.

Nächste Gebrauchtwagenmessen

11. 3. — 13. 3.	Killesberg Stuttgart
11. 3. — 14. 3.	Messegelände Nürnberg
25. 3. — 28. 3.	Theresienhöhe München
1. 4. — 4. 4.	Schwarzwaldhalle Karlsruhe

15. März

ist Meldeschluß zur 37. Int. Automobil-Ausstellung in Frankfurt (22. Sept. bis 9. Okt. 1955).

Jubiläumszahlen

Fritz Faudi, Inhaber der Faudi-Feinbau-GmbH. in Oberursel (Taunus), 80. Geburtstag am 23. Januar.

Franz Xaver Meiller, Seniorchef der F. X. Meiller Fahrzeug- und Maschinenfabrik in München, 70. Geburtstag am 20. Februar.

RUD-Kettenfabrik Rieger & Dietz in Unterkochen (Württ.), 80 Jahre. Hercules-Motorräder 50 Jahre.

Rund 370 000

Ackerschlepper sind derzeit in Westdeutschland eingesetzt. Im abgelaufenen Jahr wurden etwa 81 000 im Inland und etwa 22 000 Stück ins Ausland verkauft.

Ein langgesuchter Autodieb,

von der Mailänder Polizei endlich festgenommen, führte einigen Beamten seine Tricks vor. Vor den neugierigen Augen der Polizisten öffnete er einen abgeschlossenen, sogar mit Alarmanlage versehenen Personenwagen, setzte sich ans Steuer, gab Gas und — wurde nicht mehr gesehen.

Sealed beam-Scheinwerfer erlaubt

Bei der Zulassung amerikanischer Wagen waren in letzter Zeit Zweifel entstanden, ob die dort üblichen Sealed beam - Scheinwerfer durch solche deutscher Bauart zu ersetzen seien. Das Bundesverkehrsministerium hat sich nun dafür ausgesprochen, diesbezügliche Beanstandungen bis auf weiteres zu unterlassen. (VkBl. 1954 S. 527.)

Autopreise in USA

Das sind die Dollarpreise amerikanischer Automarken ab Werk: Chevrolet 1685—2262, Pontiac 2105 bis 2691, Buick 2035—3234, Oldsmobile 2090—2989, Cadillac 3568 bis 5895, Ford 1605—2391, Mercury 2015 bis 3597, Lincoln 3563—4072, Plymouth 1490—1931, Dodge 1838 bis 2521, De Soto 2268—2875, Chrysler 2412—4325.

Finnland

deckt seinen Autobedarf neuerdings hauptsächlich im Osten. Es importierte 1953 aus der Sowjetunion 3500 Wagen, aus Ostdeutschland 2500, aus Frankreich 1400, aus Westdeutschland 1100 und je einige hundert aus der Tschechei und aus England.

Nur noch auf der Bundesbahn

wird ab 15. 2. das Volkswagenwerk fabrikneue VW abtransportieren. Die Bahn hat bereits den gesamten Transport fabrikneuer PKW aus der Bundesrepublik nach Westberlin übernommen.

Rund 740 Parkzeituhren

stehen bis jetzt in Frankfurt. Mehr als 800 hält man für die Innenstadt nicht für nötig.

Übergesetzlichen Notstand

billigte das Wilhelmshavener Schöffengericht einem Arzt zu, der trotz vorangegangenen Alkoholgenusses (1,85 Promille) einen plötzlich schwer erkrankten Bekannten von einer gemeinsamen Feier in seinem Auto nach Hause gefahren hatte. Der Arzt wurde freigesprochen.

Schlaglöcher

Das Land Rheinland-Pfalz wurde vom Oberlandesgericht Koblenz zum Schadenersatz an die Witwe eines Kraftfahrers verurteilt, der auf einer Landstraße II. Ordnung tödlich verunglückt war, die sich durch Schlaglöcher in einem verkehrsgefährdenden Zustand befand.

Die böse Sieben

In der sich manchmal geradezu überschlagenden Polemik gegen die Kraftfahrt, die von der gewiß traurigen, meist aber bewußt übertrieben dargestellten Unfallhäufigkeit im Straßenverkehr in Gang gehalten wird, pflegt man landläufig über einige wichtige Grundtatsachen überhaupt nicht zu sprechen. Selbstverständlich würde der größte Teil der Verkehrsunfälle nicht passieren, wenn es keinen Kraftverkehr gäbe, doch sind solche „Wenn"-Erwägungen praktisch völlig sinnlos. Abgesehen also von dieser mittelbaren Schuld der Kraftfahrt wird geflissentlich verschwiegen, daß ein großer, vielleicht sogar der überwiegende Teil aller Verkehrsunfälle in erster Linie nicht durch die beteiligten Kraftfahrer, sondern durch nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, durch unverantwortliche Versäumnisse im Straßen- und Städtebau oder durch eine oft völlig unsachgemäße Verkehrsregelung primär verursacht wurde. Dessenungeachtet bleibt natürlich bei vielen Verkehrsunfällen ein unmittelbares Verschulden nicht etwa „der" Kraftfahrer, sondern „der beteiligten" Kraftfahrer bestehen.

In dieser feinen Unterscheidung liegt ein wesentliches Moment. Kraftfahrer, die Unfälle bauen, tun dies wohl kaum je aus kriminellen Motiven, sie tun es nicht mit Vorsatz oder aus Böswilligkeit, sondern allenfalls aus Fahrlässigkeit oder Leichtsinn, noch öfter aber wohl aus purer Unkenntnis gewisser Grundregeln des Verkehrs oder der Unfähigkeit, diese Regeln sinngemäß anzuwenden, und zuweilen natürlich auch infolge mangelnder Beherrschung ihres Fahrzeugs. Was daraus resultiert, sind schlicht und einfach menschliche Fehlleistungen, die im Verkehr ebensowenig ganz vermeidbar sind wie auf allen anderen Gebieten. Irren ist menschlich, Fehler werden überall gemacht — und nur wer selbst gänzlich ohne Fehler ist, soll ruhig „die" Kraftfahrer in Bausch und Bogen verurteilen.

Nun haben solche Fehlleistungen bei der Führung eines Kraftfahrzeugs meist schlimmere Folgen als bei sonstigen menschlichen Tätigkeiten. Dessen pflegen sich Kraftfahrer durchaus bewußt zu sein, und durch erhöhte Aufmerksamkeit tragen sie dem Rechnung. Sie wissen, daß jede Nachlässigkeit viel Geld und sogar Gefängnis kosten kann. Politiker und Generäle haben es da vergleichsweise besser: Wenn die mal versagen, dann haben das Hunderttausende oder gar Millionen anderer auszubaden, sie selbst treten allenfalls mit wohlerworbenen Rechten in den verdienten Ruhestand.

Doch zurück zum Thema: Jedem, selbst dem gewandtesten, erfahrensten und aufmerksamsten Kraftfahrer kann es passieren, daß er einen Unfall verschuldet. Auch die allerbesten Arbeiter werden nämlich gelegentlich Ausschuß produzieren. Mit der Zeit aber hat sich ganz deutlich herausgestellt, daß von unvermeidlichen Ausnahmen abgesehen nur ein verhältnismäßig kleiner Prozentsatz aller Kraftfahrer immer wieder an Unfällen beteiligt ist, diese Leute sind hierfür einfach anfällig. Man weiß inzwischen sogar, wie groß dieser Prozentsatz ungefähr ist: Es sind 7 Prozent, es ist „die böse Sieben".

Diese böse Sieben ist übrigens eine ziemlich konstante Größe. Ihr „Mannschaftsbestand" wächst naturgemäß, ihr Anteil im Rahmen des insgesamt wachsenden Verkehrs bleibt jedoch bestehen. Diese sieben Prozent „Unfäller" unschädlich zu machen, ihnen also den Führerschein zu entziehen oder erst gar nicht zu geben, wäre ein gewiß nicht allein seligmachendes, aber zweifellos sehr wirksames Rezept, die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ganz ausschalten wird man diese Leute niemals können, aber selbst das wäre schon ein enormer Erfolg, wenn man ihren Prozentsatz von sieben auf sechs oder gar fünf herunterzudrücken vermöchte.

Man muß sich nämlich darüber klar werden: Diese sieben Prozent verursachen nicht nur unmittelbar einen beträchtlichen Teil aller Unfälle, sie tun es auch mittelbar. Gerade auf sie sind nämlich zahllose Ge- und Verbote gemünzt, ihretwegen zwängt sich nur allzuoft der Verkehr wie ein zäher Brei durch die Großstädte, ihretwegen sind die „übrigen" 93 Prozent zuverlässiger Kraftfahrer fast ununterbrochen irgendwie behindert. Dieser Zustand ist im Grunde ohnehin paradox. Er ist ähnlich, als wollte man einfach alle Menschen daran hindern, des Nachts ihre Wohnung zu verlassen, weil bei Dunkelheit mehr gestohlen, eingebrochen oder gemordet wird als am hellen Tage. Jeder sieht ein, daß es für kriminelle Verbrecher Spezialgesetze und Strafbestimmungen geben muß, die einem anständigen Menschen jedoch ganz gleichgültig sein können, alldieweil er persönlich davon nicht betroffen wird. Das ist wohl überall so im Leben — nur nicht für den Kraftfahrer. Der wird in Deutschland, so sieht es doch oft aus, a priori als ziemlich unsicherer Kantonist beargwöhnt. Das geschieht kollektiv der sieben wegen, die unter hundert tatsächlich eine gewisse Gefahr darstellen.

Daß ein kleiner Teil der Kraftfahrer für Unfälle geradezu prädestiniert ist, hat mannigfaltige Ursachen. Diese Menschen sind in erster Linie deshalb nicht den Gegebenheiten des schnellen Straßenverkehrs gewachsen, weil ihnen gewisse spezielle Fähigkeiten in körperlicher, geistiger oder auch charakterlicher Hinsicht fehlen. Wenn aber jemand infolge krankheitsbedingter Störungen nicht in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug ordnungsgemäß zu führen, so gehört er einfach nicht ans Steuer. Das muß natürlich sehr individuell beurteilt werden, und die Entscheidung verkehrserfahrener Ärzte wird hier den Ausschlag geben. Mit Schema F käme man da nicht weiter: es gibt genug Schwerbeschädigte, denen vielleicht ein Arm oder ein Bein fehlt, oder denken wir beispielsweise an zahlreiche Gehörlose, die dennoch ihr Kraftfahrzeug einwandfrei zu führen verstehen. Sie sollen es natürlich weiterhin tun. Aber es ist durchaus denkbar, daß andere Menschen mit genau dem gleichen Gebrechen nicht die Energie, Gewandtheit und notwendige Selbstbeschränkung aufzubringen vermögen, die es ihnen ermöglichen, trotz ihrer körperlichen Mängel hinreichend sicher zu fahren.

Ist es nicht wirklich ein Unding, wenn heutzutage noch Menschen am Steuer sitzen, die unter dem Schutze des § 51 a stehen oder die beispielsweise unter epileptischen Anfällen leiden? Sie alle sind eine latente Gefahr für die Allgemeinheit, ebenso wie etwa auch Fahrer mit schweren Herz- oder Sehfehlern.

Es ist ein Verdienst des Hamburger Professors Dr. med. Dr. jur. Hans Göbbels, diese an sich bekannten Zustände einmal vom Standpunkt des Mediziners aus sehr klar angesprochen zu haben. Insbesondere wies er darauf hin, daß der mit solchen Patienten befaßte Arzt oft in einen schweren Gewissenskonflikt gerate. Auf der einen Seite stehe der Anspruch der Öffentlichkeit auf wirksamen Schutz, auf der anderen Seite die Schweigepflicht des Arztes, sein Vertrauensverhältnis zum Patienten. Letzteres aber müsse nach Ansicht von Professor Göbbels dann unbedingt zur Diskussion gestellt werden, wenn eine zeitliche oder dauernde Fahruntüchtigkeit eines Kranken für die Gemeinschaft gefährlich werde.

Um diesen Schwierigkeiten — aber auch anderen: Woher soll es der Arzt wissen, ob sein Patient einen Führerschein besitzt, wenn es ihm dieser verschweigt? — aus dem Wege zu gehen, taucht immer wieder die Forderung nach obligatorischen amtsärztlichen Reihenuntersuchungen aller Führerscheinbesitzer bzw. gewisser Altersklassen hiervon auf. Von einer derartigen, sehr kostspieligen Schematisierung wäre u. E. nicht der geringste Erfolg, wohl aber viel Ärger, Unzuträglichkeit und Ungerechtigkeit zu erwarten. Eine solche Maßnahme lehnen wir deshalb ab. Absolut richtig fänden wir es dagegen, grundsätzlich jeden, der mehrere Male in einen Unfall verwickelt war, genau und objektiv durch einen möglichst unabhängigen, verkehrserfahrenen Arzt untersuchen zu lassen. In allen diesen Fragen einen Modus für die gedeihliche Zusammenarbeit zwischen Verkehrsfachleuten, zuständigen Behörden und der Ärzteschaft zu finden, gehört zweifellos mit zu den wichtigsten Aufgaben der nächsten Zeit.

Dabei denken wir keineswegs nur an einen losen Kontakt aller interessierten Stellen, sondern man wird ordentliche Ausschüsse oder Gremien bilden müssen, die verantwortlich beispielsweise über die Nichterteilung oder Einziehung eines Führerscheins zu entscheiden hätten. Denn darüber kann es natürlich keinen Zweifel geben: Es darf nicht vom Urteil eines einzelnen abhängen, ob jemand zeitlich oder dauernd für fahruntüchtig befunden wird.

Die zentrale Verkehrssünder-Kartei, deren Einrichtung beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg geplant ist, könnte hierfür sehr wohl eine brauchbare Voraussetzung sein. Die beiden großen Automobilclubs, ADAC und AvD, haben gegen die Einrichtung dieser Kartei zwar juristische Bedenken angemeldet, die man nicht von der Hand weisen kann. Trotzdem sollte man den Plan vielleicht gutheißen. Die Kraftfahrt würde sich damit unter ein gewisses Sonderrecht stellen lassen und damit erneut beweisen, wie sehr sie den Vorrang des Allgemeinwohls anerkennt. Dies freilich wird hier nur solange geschehen können, als diese Kartei wirklich, wie es versprochen wurde, ausschließlich dazu dient, die notorischen Unfäller herauszufinden und auszumerzen. Auch gegen eine sinnvolle statistische Auswertung ist nichts einzuwenden, aber keinesfalls darf es natürlich geschehen, daß etwaige Strafbefehle, die durch kindische Anzeigen eckenstehender Revierpolizisten oder unterbeschäftigter Landgendarmen ausgelöst wurden, späterhin als gewichtige Vorstrafen in Erscheinung treten. Vom Kraftfahrt-Bundesamt, das immerhin zu den sympathischeren Behörden gehört, darf man sich wohl, falls es zur Errichtung der geplanten Kartei kommt, eine vernunftgemäße Anlegung und Auswertung erhoffen.

Wir sind uns darüber klar, daß die von uns für wünschenswert gehaltene Regelung für viele kranke und manche andere Leute Härten mit sich bringt. Dies Opfer aber, so meinen wir, muß gebracht werden, denn die öffentliche Sicherheit geht vor. Und auch dies muß ganz nachdrücklich betont werden: Der Führerscheinentzug ist stets nur eine Sicherungsmaßnahme, nie aber eine Strafe. Das gilt vor allem dann, wenn er krankheitsbedingt ist. Da gibt es manchmal leichtsinnige Vorurteile, mit denen gründlich aufgeräumt werden muß. Ein Mann, der sich aus irgendwelchen Gründen nicht zum Autofahrer eignet, kann sonst im Beruf oder im Privatleben tüchtiger, anständiger und netter sein als wir alle miteinander.

Das Problem der Unfäller wird nicht von heute auf morgen, ganz wird es überhaupt nie zu lösen sein. Aber es wird auch nicht geringer, wenn nichts dagegen unternommen wird.

Werner Oswald

Mal ganz dumm gefragt . . .

48. Eingelenkachse

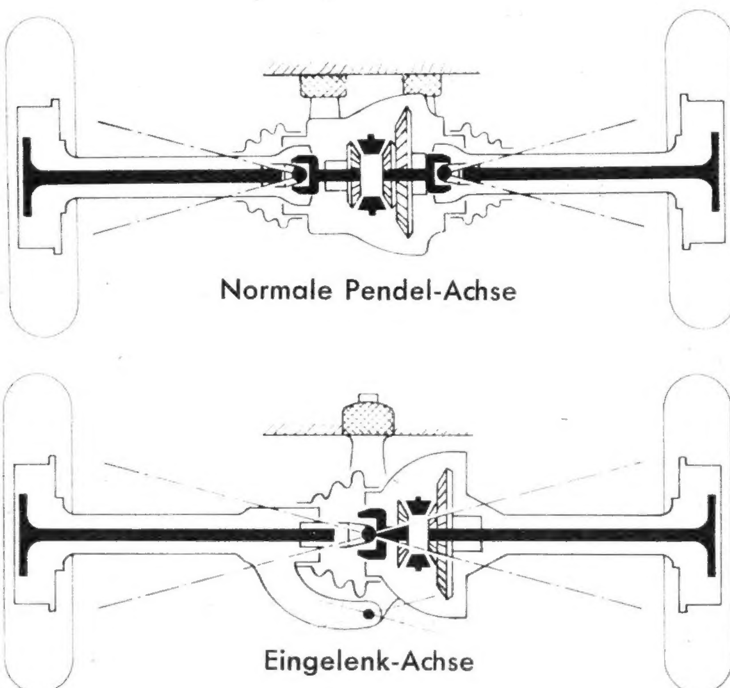
Vergangenen Sonntag — was soll man bei so miserablem Wetter Besseres tun — ließ ich einmal die verschiedenen Achssysteme vor meinem geistigen Auge Revue passieren. Soweit es sich um deutsche Automobilfirmen handelt, habe ich festgestellt, daß alle die Einzelaufhängung der Vorderräder bevorzugen, während hinten Starrachse und Pendelachse pari stehen: sechs Firmen mit Starrachse (BMW, DKW, Fiat, Ford, Goliath, Opel) und sechs Firmen mit Pendelachse (Borgward, Daimler-Benz, Gutbrod, Lloyd, Porsche, VW). Eigentlich hätte ich dieses Verhältnis nicht erwartet, sondern eher eine Überlegenheit der starren Hinterachse. Jedenfalls habe ich mir über die Pendelachse Gedanken gemacht und auch einiges in unserem seitherigen Briefwechsel nachgelesen, was damit zusammenhängt. Und da fand ich etwas, was sich nicht ganz auf einen Nenner bringen läßt. Daimler-Benz hat doch von jeher die Pendelachse besonders eifrig propagiert. Als gewichtiges Argument wurde — übrigens auch von Ihnen — das hochliegende Rollzentrum angeführt, das sich bei der „verkürzten" Pendelachse ergibt. Nun hört man auf einmal, daß man a) von der verkürzten Pendelachse abgegangen ist und b) den Drehpunkt der beiden Achshälften möglichst tief gelegt und somit auch das Rollzentrum beträchtlich nach unten gerückt hat. Da komme ich nicht mehr ganz mit. Ich meine die „Eingelenkachse", wie Sie wohl längst gemerkt haben. Diese Achsbauart ist ja wohl im neuen 220 und im Rennwagen zu finden — beides Fahrzeuge, bei denen man sich nicht einfach einen Gedankensprung leisten und einer Marotte folgen kann. Wo liegt der geistige Nährwert dieser neuen Anordnung und warum eine Abkehr von der abertausendfach bewährten Normal-Pendelachse? Erleuchten Sie

Ihren Dr. A. W. Rage, Brunsbüttelkoog

Stillstand bedeutet Rückschritt

wie überall im Leben, so auch in der Technik. Vergessen wir nicht, daß der Begriff „Straßenlage" zwar noch niemals ganz exakt formuliert wurde, aber im Zusammenhang mit dem Auto öfters im Munde geführt wird, als gut ist, weil nämlich so manche sich ein Urteil zu fällen erlauben, die noch niemals in die Verlegenheit kamen, die Grenzen der Straßenlage ihres Wagens auszuschöpfen. Gleichwohl liegt es im Interesse jedes Werkes, diese Grenzen durch systematische Erforschung der Zusammenhänge immer weiter hinauszuschieben, weil es sich in besonders prekären Verkehrssituationen vielleicht doch einmal ergeben könnte, daß man auch als Durchschnittsfahrer in dieses Grenzgebiet hineingezwungen wird. Dabei darf es aber nicht heißen „Straßenlage um jeden Preis", denn allzu kostspielige Konstruktionen kann man sich nicht immer leisten. Zudem spielen die ebenso wichtigen Faktoren „Federungskomfort" und „Reifenverschleiß" mit herein, so daß sich der Konstrukteur in einem sehr heiklen Gebiet bewegt. Unterschiedliche Auffassungen gerade in diesem Punkte sind also leicht verständlich.

Was nun in dieser Beziehung die Pendelachse angeht, so ist sie nicht gerade die billigste Konstruktion: Man braucht genau so gut den Achsantrieb und das Differential wie bei der Starrachse, zusätzlich aber mindestens zwei sehr hochbeanspruchte Kreuzgelenke für den Antrieb der beiden Halbwellen und zwei Lager für die beiden Achsrohre nebst der zugehörigen Abdichtung durch Gummimanschetten. Das so beliebte Rollzentrum liegt nicht sehr viel höher als bei der Starrachse. Letztere gestattet die Verwendung der Längsblattfeder zugleich als Achsführung in Längs- und Querrichtung. Dem gegenüber stehen bei der Pendelachse die Einzelführung der Räder und die kleineren ungefederten Massen, nachdem der Achsantrieb ja im Fahrzeug verankert ist und die Federungsbewegung nicht mitmacht. Dafür ist der technische Aufwand allerdings etwas größer.


Normale Pendel-Achse

Eingelenk-Achse

Soviel zur grundsätzlichen Frage „Starr- oder Pendelachse?" Ich erwähnte schon anläßlich meiner damaligen Ausführungen über das Momentanzentrum, daß dieses bei der Einzelradaufhängung im allgemeinen um so höher liegt, je größer die Verstellung der Radebene beim Durchfedern, d. h. je größer die Änderung von Radsturz und Spurweite. Als die Pendelachse in den zwanziger Jahren aufkam (Rumpler, Tatra), handelte es sich lediglich darum, eine unabhängige Radaufhängung zu schaffen, bei der die Räder angetrieben waren. Die Pendelachse war da eigentlich die nächstliegende und einfachste Lösung, zugleich insofern sehr elegant, als sich die Kegelräder des Differentials beim Durchfedern der Räder aufeinander abwälzten, man also zusätzliche Kreuzgelenke (wie bei der verkürzten Pendelachse) sparte. Dafür erhielten diese ohnehin hoch beanspruchten und mit den damaligen Mitteln nicht sonderlich exakt hergestellten Getrieberäder aber auch einen Teil der von der Straße ausgeübten Stoßkräfte zu spüren, so daß die verkürzte Pendelachse schließlich die endgültige Lösung wurde.

Aber auch sie vermied nicht die Nachteile der Spur- und Sturzänderung — im Gegenteil, sie vergrößerte sie noch, weil das Rollzentrum noch mehr in die Höhe rückte. Bei gleicher Spurweite wurde der Radius, um den die Halbachsen schwangen, kleiner, weil ja die Achsrohrgelenke außerhalb des Differentials liegen mußten. Man hat nicht umsonst der alten Pendelachse einen viel höheren Reifenverschleiß nachgesagt. Es ist zwar nicht so, daß beim Durchfedern ein Rad der Pendelachse direkt eine Schleifbewegung auf dem Boden macht (das wäre nur im Stand der Fall), aber es sind doch seitliche Kräfte am Werk, die den Reifen verformen und bei mangelnder Straßenhaftung eine Art Radierwirkung haben. Früher, als die Erkenntnisse über die Wichtigkeit richtiger Dämpfung noch sehr lückenhaft waren, konnten die Räder noch eher springen als heute, wo die geschwindigkeitsabhängige hydraulische Dämpfung Trumpf ist. Hoher Reifenverschleiß war damals nur zu verständlich. Man kann die relative Querbewegung der Pendelachsräder zur Fahrzeuglängsachse natürlich rechnerisch genau bestimmen und hat die auftretenden Seitenkräfte beim Durchfedern auch schon gemessen, mit dem Ergebnis, daß die Verhältnisse um so ungünstiger wurden, je rauher und griffiger die Fahrbahn und je höher das Rollzentrum. Man sah sich einem schweren Kompromiß gegenüber gestellt: Hier die federungstechnische Überlegenheit der Pendelachse, hier die Nachteile höheren Verschleißes. Das Ausland ging lieber den Weg der (weicher gefederten) Starrachse, während die Pendelachsanhänger sehen mußten, wie sie den Nachteilen zu Leibe rückten.

Im Vordergrund stand dabei das Problem, die seitlichen Verstellkräfte zwischen Rad und Straße beim Durchfedern zu verringern. Das

konnte man durch eine querelastische Aufhängung der gesamten Pendelachse im Fahrzeug sehr schön erreichen, so sehr das allen bislang geübten Konstruktionspraktiken ins Gesicht schlug. Überlegen Sie: Man bemüht sich seit Jahrzehnten, den Rädern nur in der vertikalen (Federungs-)Richtung Bewegungsfreiheit gegenüber dem Fahrzeugkörper zu gewähren; in der Horizontalen sorgt man durch starre Längs-Blattfedern, Schubstreben und Lenker aller Art eine möglichst unnachgiebige „Führung" der Räder zu erzielen. Und nun soll die seitliche Radführung auf einmal nachgeben, zur vertikalen Federungsebene auch noch die horizontale Querebene „weich" werden. Sie können sich wohl denken, daß das einer Revolution gleichkommt. Nichtdestoweniger geht es und kommt zugleich auch noch dem Federungskomfort zugute. Ganz, ganz schamhaft bekennen sich allmählich alle Firmen zu dieser Lösung, wenn auch nicht so konsequent wie gerade die Untertürkheimer. Vorerst hängt man die Achsaggregate mit Gummizwischenlagen ins Fahrzeug, damit die geräuscherzeugenden „Schwingungen des Fahrwerks von der Karosserie isoliert werden". Ich bitte Sie: Ist das dem Prinzip nach eine Absage an die starre Radführung oder nicht?

Ich habe seinerzeit als willkommenes Hilfsmittel zur Verringerung der Neigung in der Kurve den Stabilisator aufgeführt. Das ist normalerweise ein Stab, der bei Neigen der Karosserie gegenüber dem Fahrwerk auf Verdrehung beansprucht wird, dieses Neigen also erschwert. Heute werden Sie vergebens nach einem modernen Auto ohne Stabilisator suchen. Ich persönlich sehe diese Entwicklung mit etwas skeptischen Augen, weil man sich einerseits bemüht, die Federung immer noch weicher und angenehmer zu machen, andererseits diese Weichheit aber durch den Stabilisator wieder zunichte macht, denn selbtsverständlich sucht dieser das Anheben des Rades beim Überrollen eines Hindernisses zu verhindern. Ausgeschaltet ist er funktionsmäßig nur, wenn die beiden Räder einer Achse gleichmäßig angehoben werden. Nun, ich weiß nicht, wann diese Überlegung einmal siegen wird.

Übergehen wir jedoch diesen Einwand und halten fest, daß der Stabilisator ein wirkungsvolles Mittel zur Verringerung der Kurvenneigung darstellt. Seit er gebräuchlich ist, kann man es sich leisten, das konstruktive Rollzentrum nach unten zu legen — man rückt es durch den Stabilisator dynamisch wieder nach oben. Das ist natürlich besonders dort wichtig, wo das Rollzentrum sehr tief liegt, also an jeder modernen Vorderachse, die ja die Räder entweder durch Quer- oder Längslenker mit kleinster Spur- und Sturzänderung führt. Deshalb trifft man den Stabilisator beim Personenwagen fast ausnahmslos gerade an der Vorderachse (auch noch aus anderen Gründen, die mit dem Lenkungsverhalten — Untersteuern — zu tun haben).

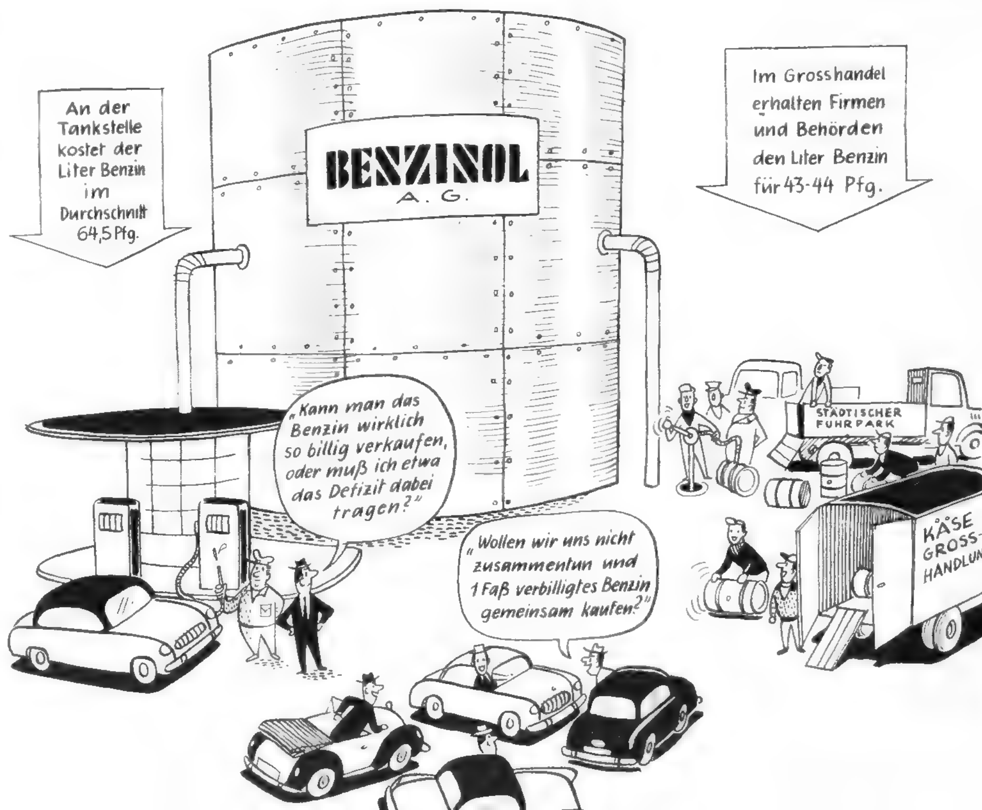
Die Untertürkheimer Pendelachsleute sahen jetzt ein gutes Mittel, die unabhängige Hinterradführung mit allen Vorteilen für die Federung beizubehalten, gleichzeitig aber den durch das bisherige hohe Rollzentrum bedingten Reifenverschleiß weiter zu vermindern: Man rückte das Rollzentrum unter Hinterachshöhe und heimste — quasi en passant — noch weitere Vorteile ein. Zunächst hat man nur noch ein einziges Lager für die Achsrohrhälften, das größeren Abstand vom Fahrzeugkörper hat, also auch größeren seitlichen Federweg gestattet, als wenn nur das Achsantriebsgehäuse im Rahmen elastisch gelagert wird. Die Drehachse liegt (ungefähr) in der Wagenlängsachse, so daß jedes Rad an einem längeren Hebelarm schwingt als bisher: die Änderung von Spur und Sturz ist kleiner als bei der verkürzten Pendelachse.

Schließlich bekommen die Räder eine leichte X-Stellung schon unter Normallast. Hier hat sich die Anschauung sowieso am gründlichsten geändert, denn bekanntlich war die O-Stellung der Pendelachsräder früher (und woanders noch heute) der Inbegriff der Pendelachse schlechthin. Diese neue Tendenz hat nicht nur zur Folge, daß das Differntialgehäuse tiefer sitzen darf und damit auch der Kardantunnel tiefer kommt, sondern man hat eben festgestellt, daß eine X-Stellung der Räder hinsichtlich der Straßenlage etliche Prozente bringt. Daß Radsturz ähnlich dem Schwimmwinkel die Seitenführungskräfte beeinflußt, weiß man längst und wendet das sinngemäß bei der Vorderradeinstellung an (Sturz und Vorspur), um die Richtungsstabilität zu erhöhen, wenn vielleicht auch ursprünglich mehr aus der Vorstellung heraus, daß die Radlast bzw. der Fahrwiderstand an den Vorderrädern diese vorgegebene Verstellung durch Verformung der Bauteile so korrigiere, daß die Räder im Betrieb „richtig" stehen. Die Frage ist nur, ob positiver oder negativer Sturz (untere oder obere Reifenkante näher zur Fahrzeugmitte) richtiger ist. Es sieht heute so aus, ols ob letzteres der Fall ist, und vielleicht hilft schon die Vorstellung, daß ein Rad mit positivem Sturz von sich aus die Tendenz hat, vom Fahrzeug wegzulaufen. Die verlängerte Radachse trifft ja den Boden außerhalb des Fahrzeugs und bildet die Mittelachse eines Kegels mit dessen Spitze dort, wo die theoretische Achsenverlängerung den Boden trifft. Nach den Gesetzen der Mechanik möchte das Rad um den Durchstoßpunkt einen Kreis beschreiben, also vom Fahrzeug weg. Beim kurvenäußeren Rad trifft sich diese Tendenz genau mit der Absicht der Fliehkraft, muß also notgedrungen die Seitenführung verringern, während ein negativer Sturz im Sinne einer X-Radstellung die Seitenführung vergrößert. Leider ist es so, daß sich die Achslast in der Kurve stets so verlagert, daß das kurvenäußere Rad die Hauptlast zu tragen hat und damit für die Seitenführung bestimmend wird (am kurveninneren Rad wäre nämlich positiver Sturz erwünscht).

Natürlich gibt es auch hier keine Lösung ohne Kompromisse. Seit der Drehpunkt der Achsrohrhälften nicht mehr mit dem Drehpunkt der Halbwellen zusammenfällt, ergibt sich die Notwendigkeit, die Kreuzgelenke der letzteren auch längsverschiebbar zu machen. Die Mercedes-Konstrukteure haben sich so geholfen, daß die Drehachse der Achshälften nicht genau in der Wagenmitte liegt, sondern etwas seitlich. Die eine Achshälfte umfaßt sogar den gesamten Achsantrieb nebst Differential, womit man also auch im Achsantrieb mit einem einzigen (längsverschiebbaren) Gelenk auskommt. Um leicht bauen zu können und sämtliche Gelenke von den Hauptkräften in Fahrzeuglängsrichtung zu entlasten, sind sowieso gummigelagerte Längslenker als Achsführung vorgesehen.

Da der negative Sturz ohnehin kleiner ist als früher der positive Sturz, wird der Reifenverschleiß — abgesehen von der Auswirkung des längeren Hebelarms, an dem die Räder schwingen — sowieso geringer und durch die Querelastizität der gesamten Achse weitgehend dem der Starrachse angeglichen, wenn nicht gar noch verringert.

Diese Metamorphose der Pendelachse seligen Angedenkens zur Eingelenkachse ist eine sehr bewußte, die auch ihre Folgen für die Lenkungscharakteristik hat. Man hat zwar die einst so geheiligte Symmetrie einer Konstruktion aufgegeben, aber nicht, um einem Modeschrei zu folgen, sondern um mit kleinstem Aufwand größte Wirkung zu erzielen. Man hat jetzt jahrzehntelang an der Starrachse rumgebastelt, bis sie zur heutigen Reife gezüchtet war. In der Pendelachse war straßenlage- und federungsmäßig von Anfang an „mehr drin", es kam nur auf den Mut zur konsequenten Fortentwicklung an. Mit der Eingelenkachse ist sicher ein entscheidender Schritt getan worden, dessen Richtigkeit sich nicht zuletzt in der Straßenlage des neuen 220 und des Grand Prix-Wagens unter Beweis stellen ließ. *bk.*



Theorie des Kurvenfahrens

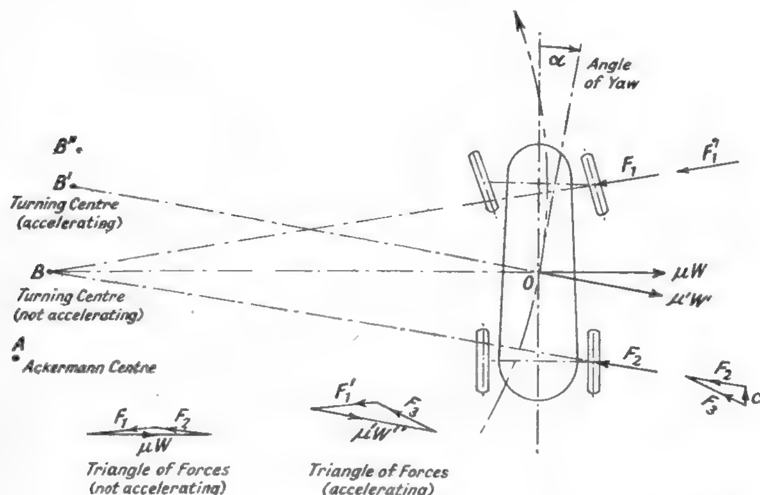
Der Touren- und Rennsport kommt in der Fachliteratur nicht gerade zu kurz; er wird aber seltener mit den Augen des Technikers als mit den Augen des Sportberichters gesehen. Das ist um so bedauerlicher, als der Sport- und Rennwagen ja so gerne als Schrittmacher des Serien-Personenwagens bezeichnet wird. Man freut sich deshalb, einem englischen Fachbuch „The Sports Car" zu begegnen, als dessen Autor Colin Campbell zeichnet. Wir können nach eingehendem Studium dies Buch als wirklich wertvoll bezeichnen und nur bedauern, daß es auf dem deutschen Buchmarkt nichts Ähnliches gibt. Oder wird bei uns nur mit dem Gefühl und nicht mit dem Verstand gefahren? „The Sports Car" ist bei Chapman & Hall Ltd., London, 37 Essex Street W. C. 2 erschienen, umfaßt 262 Seiten, viele Abbildungen und Tabellen, und kostet in Leinen gebunden 30 sh. Als Kostprobe etwas aus dem Kapitel „Straßenlage". Red.

Viel ist über die Eigenschaften des modernen untersteuernden Renn- und Sportwagens und seine Fähigkeit, Kurven mit hoher Sicherheit und großer Geschwindigkeit zu durchfahren, geschrieben worden. Es ist eine witzige Eigentümlichkeit seines Verhaltens in der Kurve, daß diese Fähigkeit auf einem beginnenden Wegrutschen der Vorderräder — dem vom früheren Sportwagenfahrer so gefürchteten seitlichen Weggehen der Vorderachse — beruht, um die auf den Wagen wirkende Fliehkraft zu verringern, sobald diese Kraft einen gefährlichen Wert annehmen will. Das geschieht in einer Weise, welche dem Fahrer die ständige Kontrolle des Wagens erlaubt, ohne starke Lenkeinschläge herauszufordern.

Wenn ein untersteuernder Wagen mit hoher Geschwindigkeit eine Kurve angeht, stellt der Fahrer fest, daß der Wagenbug stärker in die Kurve hineingedreht werden muß, als dies der eigentlichen Kurvenkrümmung wegen notwendig erscheint. Das wird natürlich dadurch verursacht, daß die Vorderräder größere Schwimmwinkel als die Hinterräder aufweisen. Aufnahmen von Sport- und Rennwagen, welche den Eindruck erwecken, als ob sie im nächsten Moment den Innenrand der Kurve überfahren würden, werden häufig in der Fachpresse veröffentlicht. Am augenscheinlichsten ist dieser Effekt beim „wischenden" Rennwagen, er ist aber bei jedem untersteuernden Wagen vorhanden, wenn auch weniger stark ausgeprägt.

Der Powerslide

Der Powerslide ist den Besuchern von Nachkriegsrennen ein vertrauter Anblick, sein Entstehen und seine Funktion sind aber im allgemeinen nicht bekannt. Nehmen wir an, daß der im Bild gezeigte Wagen ein hinterachsgetriebener Rennsportwagen von sehr geringem Leistungsgewicht sei, der eine Kurve mit so hoher Geschwindigkeit nehme, daß die Schwimmwinkel sehr hoch sind, sagen wir: ungefähr 9 bis 10°. Der Wagen sei konstruktiv so ausgelegt, daß er untersteuert. Beträgt der Schwimmwinkel an den Vorderrädern 10°, so an den Hinterrädern nur 8°. Der Einfachheit halber sei der Einfluß der Karosserieneigung vernachlässigt. Wir betrachten zuerst den Fall, daß das an der Hinterachse wirkende Drehmoment so groß sei, daß es eben ausreicht, um den normalen Roll- und Luftwiderstand zu überwinden, d. h., der Fahrer behält auch in der Kurve dieselbe Gaspedalstellung bei wie bei gleichem Tempo in der Geraden. In einer langgestreckten Kurve hätte das ein langsames Abfallen der Geschwindigkeit zur Folge, da der Fahrwiderstand in der Kurve größer ist als in der Geraden. Die in Richtung der Linie BO wirkende Fliekkraft sei gleich $\mu \cdot W$, wobei W das Gesamtgewicht des Fahrzeugs und μ das Verhältnis Fliehkraft: Fahrzeuggewicht darstellt. Wenn W 2000 lb (905 kg) beträgt und μ zu 0,8 angenommen wird, beträgt die Fliehkraft 1600 lb (725 kg) oder 400 lb (181,5 kg) je Rad.



Um den Wagen auf dem Kreisbogen um den Punkt B zu halten, müssen die Seitenführungskräfte der Räder in Richtung auf diesen Punkt zu F_1 und F_2 sein, wie dies aus dem Kraftdiagramm unten im Bild zu ersehen ist.

Jetzt wollen wir annehmen, der Fahrer trete auf das Gaspedal, um seine bisherige Geschwindigkeit auch in der Kurve beizubehalten; er gebe damit den Hinterrädern einen zusätzlichen Vortrieb von 100 lb (45 kg) je Rad. Das Kräftedreieck ganz rechts außen an den Hinterrädern (des Bildes) berücksichtige diese Zusatzkraft als C, und man sieht, daß die Gesamtkraft an den Hinterrädern jetzt F_3 ist. Die unmittelbare Folge ist, daß der Drehpunkt des Wagen von B nach B' wandert. Der Winkel zwischen F_1 und F_3 — den zusammengefaßten Vortriebskräften beim Beschleunigen — ist jetzt größer als der zwischen F_1 und F_2. Das bedeutet, daß die Schwimmwinkel beim Beschleunigen in der Kurve größer werden müssen, um der gleichen Fliehbeschleunigung entgegenzuwirken, denn F_1 und F_3 müssen für denselben Wert von $\mu \cdot W$ größer sein als F_1 und F_2.

Eine entscheidende Wirkung hat solch ein zusätzlicher Vortrieb von den Hinterrädern her auf die „Abdrift" bzw. den Gierwinkel des Wagens gegenüber seiner tatsächlichen Fahrtrichtung. Die momentane Richtung des Wagens ist rechtwinkelig zu B'O, aber die Mittelachse des Fahrzeugs steht in einem Winkel zu dieser Fahrtrichtung. Der Gierwinkel hängt seiner Größe nach von der Beschleunigung des Wagens ab, und es ist eben dieser Winkel, der bei einem Rennwagen in der Kurve so auffällig ist. Der europäische Fahrstil pflegt beim „Wischen" den Gierwinkel allmählich zu erzeugen, indem der Vortrieb ebenso allmählich gesteigert wird. Der übrige Teil der Kurve wird unter Beibehaltung des Gierwinkels durchfahren, und falls der Wagen dem Kurveninnenrand zu gefährlich nahe kommt, kann der Fahrer entweder gegenlenken oder stärker beschleunigen. Falls er das letztere bevorzugt, wandert der Augenblicksdrehpunkt von B' weiter nach vorn nach B'' (vergleiche Bild), der Winkel zwischen F_1 und F_3 wächst noch mehr an, und die Schwimmwinkel an Vorder- und Hinterrädern werden gleichfalls größer, um die Fliehkraft abzufangen. Wird die Beschleunigung vom Fahrer übertrieben, so gehen die Vorderräder zuerst weg, weil hier die Schwimmwinkel am größten sind. Das Wegrutschen der Vorderräder reduziert automatisch die Fliehkraft, da der Radius des Drehkreises dadurch vergrößert wird. Vorausgesetzt, daß auf der Kurvenaußenseite genügend Platz ist, wird das Unterbrechen des Driftens nicht gefährlich, und der routinierte Fahrer findet den korrekten Gierwinkel schnell wieder. Viele englische Fahrer bevorzugen in der Kurve die Beibehaltung der Gaspedalstellung und das ständige Nachkorrigieren am Lenkrad, um das Driften zu erzielen.

Die Technik der Einleitung des Driftens variiert von Fahrer zu Fahrer. Stirling Moss pflegt das Wagenheck durch ein scharfes, kurzes Betätigen der Fußbremse und heftigen Lenkeinschlag nach außen zu werfen; der Wagen wird durch erstaunlich schnelle kleine Korrekturen am Lenkrad auf dem richtigen Gierwinkel gehalten. Gonzalez scheint seine Technik von Kurve zu Kurve zu ändern; ein charakteristisches Merkmal ist aber, das Driften im Kurveneingang zu übertreiben und den Lenkeinschlag im Kurvenausgang zu verringern.

Man sollte sich darüber klar sein, daß ein Fahrzeug von hohem Leistungsgewicht sich nicht für powerslide in schnellen Kurven eignet. Für die im Bild gezeigten Bedingungen ist eine Beschleunigungskraft von 100 lb je Rad erforderlich. Mit einem Rollradius von 1 ft (305 mm) und einer Hinterachsübersetzung von 4:1 muß der Motor ein Drehmoment von ca. 50 lb. ft. (6,9 mkg) aufbringen, wohlbemerkt zusätzlich zum Drehmoment, das für die Überwindung der sonstigen Fahrwiderstände benötigt wird. Daraus sieht man, daß ein Fahrer nur dann einen powerslide durchführen kann, wenn das Verhältnis von Drehmoment zu Gewicht 100 lb. ft./ton (13,8 mkg/to) übersteigt.

Für die unabdingbare Stabilität des Systems ist es notwendig, daß das Fahrzeug in jeder Situation untersteuert, so daß das Weggehen stets an der Vorderachse eintritt. Einige moderne Wagen haben in der Geraden untersteuernde Charakteristik, übersteuern aber in scharfen Kurven, womit der Wagen hinten wegschleudert. In solchen Fällen würde der Fahrer das Schleudern durch Gegensteuern abfangen und so die Fliehkraftwirkung herabsetzen. Der Erfolg zeigt sich nicht so rasch wie beim untersteuernden Wagen, da die Vorderräder, welche die Schleuderbewegung durch Auswärtseinschlag zu verhindern trachten, den Weg der Hinterräder nur dadurch beeinflussen können, daß sie stärker eingeschlagen werden, als das Wagenheck auswandert. Diese Tatsache und die durch die Reaktionszeit des Fahrers bedingte Verzögerung bedeuten, daß man mehr Platz braucht, um einen übersteuernden Wagen abzufangen. Viele ältere Sportwagen übersteuerten in alarmierendem Maße. Das Fahren eines solchen Wagens glich oft einem Tanz auf dem

hohen Seil und hatte mitunter katastrophale Folgen. S. C. H. Davis, der bekannte Schriftsteller und frühere Sportjournalist, beschrieb seinen schlimmen Sturz mit einem 4½-Liter-Invicta auf dem Easter Meeting in Brooklands 1931 folgendermaßen:

„Wir kamen gut vom Start und nahmen die erste Rechtskurve mit fast vollem Linkseinschlag, was nicht ungewöhnlich ist. Durch die Rechtskurve beim Zeitnehmerhaus kamen wir in powerslide, aber wir holten ganz gut gegen das Feld auf.

Dann kam ein wundervoller Gang die Gerade hinunter, und wir nahmen die erste Kurve wieder mit vollem Linkseinschlag. Als der Wagen aber auf das Bankett zuschwang, brauchte er noch immer diesen Einschlag, was zumindest merkwürdig anmutete.

Dann kam blitzartig das Heck herum.

Obwohl ich das Lenkrad im Rekordtempo herumwarf, konnte ich es nicht aufhalten: Der ganze Wagen ging koppheister übers Bankett hinunter."

Diesmal trat der Seiltänzer Sammy Davis daneben und lag infolgedessen viele Monate im Spital.

Es gibt keinen Zweifel, daß der Invicta bei hohem Tempo in der Kurve böse übersteuern kann, aber der Verfasser hat bewiesen, daß man diese Eigenschaft durch bessere Gewichtsverteilung oder kleineren Reifendruck vorn als hinten auf ein beherrschbares Ausmaß zurückschrauben kann. Dieser Invicta hatte vorn einen Reifendruck von 22 lb./sq. in (1,55 atü) und hinten 28 lb./sq. in (~ 2,5 atü). Das Fahrzeug übersteuerte weder, noch untersteuerte es in der Kurve.

Was erzeugt das Untersteuern?

Alle die nachfolgenden Faktoren begünstigen die Erzeugung von untersteuernder Charakteristik. Einzeln oder kombiniert angewandt, sind sie geeignet, fast jeden Wagen in gewünschtem Maß untersteuern zu lassen.

1. Korrektur der Verteilung des gefederten Wagengewichts in dem Sinne, daß die Vorderachse mehr Last erhält. Die Vorverlagerung des Motors im modernen Wagen tut dies mehr zufällig als konstruktiv bewußt, da der Hauptgrund in einer Verbesserung der Sitzverhältnisse zu sehen ist.
2. Erhöhung des Reifendruckes der Hinterräder.
3. Größere Reifen an den Hinterrädern als vorne. In der Rennwagenpraxis oft geübt.
4. Ausbildung der vorderen Radaufhängung dergestalt, daß hier größerer Auswärtssturz als an den Hinterrädern vorhanden ist, wenn sich der Aufbau in der Kurve neigt. Das geschieht bei der unabhängigen Vorderradaufhängung mit Querlenkern und hinterer Starr- oder de Dion-Achse automatisch. Wenn hinten und vorn Querlenker vorhanden sind, ist es notwendig, die hinteren Lenker so anzuordnen, daß der Sturz hier kleiner ist als vorn, was dadurch erzielt werden kann, daß die unteren hinteren Lenker sehr viel länger gemacht werden als die oberen. Das bedeutet, daß man eine Art „Pendelachs-Effekt" vorsieht, da ja eine echte Pendelachse in der Kurve negativen Sturz (oben einwärts!) ergibt. Der Gesamtsturz ist noch immer positiv, wenn die hinteren unteren Querlenker länger sind, aber er ist bei einem gegebenen Grad von Kurvenneigung nicht so groß wie vorn. Das verringert die Seitenführungskräfte der Vorderräder im Verhältnis zu den Hinterrädern und führt zum gewünschten Untersteuern.
5. Verlegung des größeren Widerstandes gegen Kurvenneigung von hinten nach vorn. Die Federung tritt ja der Tendenz zum Überneigen der gefederten Massen (Aufbau, Rahmen usw.) in der Kurve entgegen. Untersteuernde Charakteristik wird dadurch hervorgerufen, daß man der Vorderachsfederung den größeren Widerstand gegen die Kurvenneigung zuteilt. Der Stabilisatorstab, den man an der Vorderachse vieler moderner Wagen findet, ruft einen solchen Effekt hervor. Er hat den Vorteil, die Steifheit der Vorderfederung nicht zu vergrößern, da er auf Verdrehung nur beansprucht wird, wenn der Wagen tatsächlich nahezu mit Grenzgeschwindigkeit durch die Kurve geht. Der Stabilisator besteht aus einem einfachen Drehstab, der an beiden Enden gewinkelt und quer zum Rahmen angebracht ist. Die beiden abgewinkelten Enden werden an den Radquerlenkern befestigt, und da bei der Kurvenquerneigung des Wagens sich die äußeren Querlenker nach oben und die inneren nach unten bewegen, werden die Enden des Drehstabes gegeneinander verdreht.



BMW-Achtzylinder-Coupé von Autenrieth

Das Karosseriewerk Autenrieth in Darmstadt war schon vor dem Kriege eng mit dem Hause BMW verbunden. Stammten doch von dort die in der Linienführung bestgelungenen BMW-Modelle der damaligen Zeit, die unvergessenen Cabriolets und Coupés des Typs 327. In Anknüpfung an diese Tradition hat Autenrieth eben ein Coupé auf dem Fahrgestell des 2,6 Liter-BMW-V8-Typs 502 F fertiggestellt, das unserem Empfinden nach formal besser gelungen ist als die vom Werk bislang gezeigte Coupé-Ausführung. Die Aufgabe, hier ein gleicherweise modernes wie elegantes Fahrzeug zu schaffen, ist in der Tat nicht leicht, wenn man zahlreiche Stilmomente der Serienlimousine beibehalten will.

Das Autenrieth-Coupé ist 2 (2)-sitzig ausgeführt, Polster und Seitenteile sind mit echtem Leder bezogen. Die Sitze sind als Gleit- und Liegesitze eingerichtet. Die hinteren Seitenfenster können ausgeschwenkt werden. Der Wagen ist 8 cm niedriger als die normale Limousine, die Kühlerverkleidung ist etwas mehr geneigt, wahrt aber das typische BMW-Gesicht. Entwurf und Konstruktion der Karosserie stammen von Ing. Franz Trüby.





Castor, Pollux und Lyskamm, drei Viertausender im Gebiet von Aosta

Das Tal von Aosta

Das Tal von Aosta gehört mit Abstand zu den „großen“ Landschaften der Alpen; die Dolomiten mögen auf den Durchschnittsbesucher imposanter wirken, das Tessin mag bekannter sein, das Wallis und die Berner Alpen ausgedehntere Firnfelder haben — aber das Tal von Aosta besitzt als einzige Landschaft der Alpen an die zwanzig eisgepanzerte Viertausender, die es bewachen. Wenn Sie dazu noch wissen, daß in seinen tiefsten Lagen Palmen im Freien wachsen, daß es hier sogar typische Wüstenpflanzen gibt, weil hier monatelang kein Regen fällt, daß angesichts der Gletscher Wein reift, der Hauptort Aosta wie das südslawische Split in die alten römischen Stadtmauern hineingebaut ist, daß es hier — als Seltenheit in Italien — geschlossene Nadelholzbestände gibt, die am Palon di Résy über Ayas bis 2800 m hinaufreichen, und daß das Land mit mittelalterlichen Burgen quasi gespickt ist — dann können Sie sich eine Vorstellung machen, was Sie da erwartet.

Die Berge

So viele Viertausender auf einem Haufen bekommt man in Europa sonst nirgendwo zu sehen:

4014 m Aiguille du Géant	4303 m Dôme de Goûter
4061 m Gran Paradiso	4317 m Grand Combin
4094 m Pollux	4471 m Mont Maudit
4113 m Aiguille Blanche	4478 m Lyskamm
4127 m Aiguille verte	4482 m Matterhorn
4171 m Breithorn	4553 m Grifettispitze
4180 m Dent Hérens	4578 m Petit Rocher rouge
4205 m Grandes Jorasses	4638 m Dufourspitze
4230 m Castor	4810 m Mont Blanc
4249 m Mont Blanc de Tacul	

Und die stehen alle dicht bei dicht um das Tal von Aosta herum — auf zehn Kilometer Luftlinie ein Viertausender! In den Penninischen Alpen im Norden, in der Montblancgruppe im Westen und den Grajischen Alpen im Süden . . .

Kein Tal, sondern ein Gebiet

Nördlich der Autobahn Milano—Torino, halbwegs zwischen Novara und Torino, wo die Dora Baltea bei Ivrea am Rande der Alpen einen gigantischen Schutthaufen von fast 600 m Höhe aufgeschüttet hat, ist der Eingang zum Tale von Aosta. Sie dürfen sich aber darunter nicht ein Gebirgstal vorstellen, sondern ein Gebiet mit einem Haupt- und dreizehn Nebentälern, das von seinem unteren Ende bis zum Mont Blanc und vom Monte Rosa bis zum Gran Paradiso reicht. Das sind über 3000 qkm — oder dreimal die Fläche der Insel Rügen. Hier gibt es mehr als ein Dutzend selbständige Nebentäler und über 50 Ortschaften, von denen Breuil und Cogne, Courmayeur, St. Jaques und St. Vincent Weltruf haben. Seit sieben Jahren ist das Ganze ein autonomes Gebiet.

16 Pässe — und trotzdem abgeschlossen

Fast anderthalb Dutzend Pässe gibt es von hier nach der Schweiz, Frankreich und dem auf der italienischen Seite angrenzenden Piemont; aber wenn Sie jetzt im Winter dorthin fahren wollen, müssen Sie denselben Weg benützen, den zur Eiszeit der Dora-Baltea-Gletscher in umgekehrter Richtung floß: nämlich über Ivrea. Im Juni öffnet dann der große St. Bernhard; da kann man von Martigny im oberen Rhônetale innerhalb einer Stunde hierher fahren. Ab der gleichen Zeit besteht dann auch die Möglichkeit, über den kleinen St. Bernhard direkt nach Genf und Grenoble zu gelangen. Alle anderen „Pässe“ — wie der Col de l'Arietta, der Col Grète Sêche und der Col du Mont — sind Maultierpfade, Gletscherübergänge oder gedachte Möglichkeiten.

Wie kommt man nun dorthin?

Von Deutschland aus müssen Sie um diese Jahreszeit zwangsweise über Mailand. Das ist zwar ein Umweg, aber es geht nicht anders. Solange jedenfalls nicht, bis der Montblanc-Durchstich fertig ist, der auf der italienischen Seite bei Entrèves — also in der obersten Ecke des Aostatales — herauskommen soll. Von München wird man entweder via Brenner—Riva oder über Landeck—St. Moritz fahren; von Lindau aus ist die Strecke Chur—Maloja der Weg der Wahl; von Konstanz, Schaffhausen und Basel wird man die Gotthardroute wählen. Von Mailand fährt man dann über Novara weiter. Diese Strecken sind alle im Winter offen und landschaftlich lohnend. Und wenn es gar nicht anders geht, dann wird am Gotthard verladen.

Die Sommerroute

Ab Juni kann man zusätzlich noch folgende Straßen benützen, die landschaftlich ganz besonders zu empfehlen sind:

München—Arlberg—(Lindau)—Chur—Furkopaß—Martigny—Großer St. Bernhard.
Konstanz—(Schaffhausen)—Andermatt—Furkapaß—Martigny—Großer St. Bernhard.
Konstanz—(Schaffhausen, Basel)—Freiburg—Vevey—Martigny—Großer St. Bernhard.

Die Fahrt über den großen St. Bernhard sollte man möglichst auf einen Morgen verlegen; als Tagesetappe ist dann Martigny anzuraten.

Der erste Tag

Es empfiehlt sich, auf der Anfahrt in Österreich und in der Schweiz keine Zeit zu vertrödeln, sondern zu sehen, daß man so schnell wie möglich nach Mailand kommt. Zur Zeit der Messe fährt man zweckmäßigerweise bis Novara (47 km) weiter. Da die Entfernungen ab der deutschen Grenze bei den Winterrouten zwischen 326 und 456 km und bei den im Sommer befahrbaren Straßen zwischen 247 und 461 km liegen, ist das an einem Tag zu schaffen.

Die genauen Entfernungen

Wer es ganz genau wissen will, der kann sich aus folgenden Streckenangaben das Passende heraussuchen:

Die ganzjährig befahrbaren Straßen:	
Lindau/Ziegelhaus—Julier—Maloja—Milano	326 km
Garmisch/Grießen—Fernpaß—Maloja—Milano	347 km
Konstanz/Kreuzlingen—Gotthard—Monte Ceneri—Milano	370 km
Zollhaus/Schaffhausen—Gotthard—Monte Ceneri—Milano	374 km
Weil/Basel—Gotthard—Monte Ceneri—Milano	375 km
Mittenwald/Scharnitz—Zirler Berg—Brenner—Riva—Milano	450 km
Milano—Novara—Ivrea—Aosta	182 km
Die Sommerrouten:	
Weil/Basel—Olten—Freiburg—Vevey—Martigny	247 km
Konstanz/Kreuzlingen—Andermatt—Furka—Martigny	304 km
Zollhaus/Schaffhausen—Andermatt—Furka—Martigny	308 km
Konstanz/Kreuzlingen—Bern—Vevey—Martigny	325 km
Zollhaus/Schaffhausen—Bern—Vevey—Martigny	329 km
Lindau/Ziegelhaus—Chur—Furka—Martigny	349 km
Garmisch/Grießen—Arlberg—Chur—Furka—Martigny	461 km
Martigny—Großer St. Bernhard—Aosta	79 km
Großer St. Bernhard—Aosta	34 km
Aosta—Kleiner St. Bernhard	56 km

Wann fährt man ins Tal von Aosta?

Man kann das ganze Jahr über fahren. Im Winter ist Schneeschuhlaufen dort natürlich ganz groß geschrieben, aber im Sommer — und das wissen die wenigsten — auch! Denn ab 3000 m liegt da ewiger Schnee. Dahinauf führen Seilbahnen. Bequemer kann man's nicht haben. Wer aber die Natur genießen will, der kommt dort ab Mai auf seine Kosten, und wer die Montblanc-Rundfahrt machen will — und das sollte man auf keinen Fall versäumen —, dem sei verraten, daß dazu die Monate Juli bis September die geeignetsten sind.

Wieviel Zeit braucht man dazu?

Ab der deutschen Grenze brauchen Sie einen Tag. Und noch einen, bis sie an Ort und Stelle sind. Zehn, zwölf Tage für das Gebiet von Aosta ist das mindeste. Das ergibt inklusive der deutschen Strecke 18 Tage. Also rechnen Sie rundherum mit 14 Tagen.

Das Standquartier

Wo Sie hier bleiben sollen, das kommt ganz darauf an, was Sie vorhaben: sind Sie von Natur aus bequem veranlagt und kennen Sie dieses wunderschöne Fleckchen Erde noch nicht, dann bleiben Sie in St. Vincent oder Aosta. Ersteres ist ein kleiner interessanter Kurort, das andere eine Stadt; die den Vorzug hat, zentral zu liegen. (Breuil 51 km, Courmayeur 37 km). Wer aber richtig „drin" sein will und öfteren Quartierwechsel nicht scheut, der fahre bis in die Orte an den Talschlüssen hinauf. Wollen Sie jedes Tal „mitnehmen", dann kommen Sie mit 3 Wochen Gesamtzeit aber nicht aus. Bleibt der goldene Mittelweg: je drei Tage in Gressoney, St. Vincent, Breuil, Aosta, Cogne und Courmayeur. (Diese Reihenfolge ist ausprobiert und bringt Abwechslung in das Programm.)

Die Übernachtungsmöglichkeiten

Da Sie hier sowohl Kurorte und Sportplätze von internationalem Ruf wie ganz abgeschiedene Bergbauernsiedlungen finden, ergibt sich ganz von selbst, daß hier für jeden Anspruch etwas zu finden ist: vom Luxustyp der „Maison internationale" bis zum umbauten Raum mit Bettkasten, wo man froh ist, wenn die Nacht herum ist. Im übrigen gibt es in jedem größeren Ort genügend Quartiere, die normalen Ansprüchen genügen.

Was bezahlt man da?

Generell gesehen ist das autonome Gebiet von Aosta, wenn man die landschaftliche Schönheit mit einkalkuliert und nicht gerade in die mondänsten Kästen geht, auch nicht teurer als die Gegend um den Gardasee oder um den Lago di Como. Normalerweise wird man so mit 600—800 Lire pro Nacht auskommen; man kann aber auch schon für 250 bzw. 500 Lire die Nacht schlafend verbringen. Die Pensionspreise bewegen sich zwischen 1500 Lire und dem Vierfachen davon. Je nach den Ansprüchen, die Ihre Begleiterin stellt.

Vollpension oder nicht?

Wer das Tal von Aosta noch nicht kennt und jeden Tag woanders ist, der verzichtet darauf. Auch dann, wenn man in Aosta selbst Standquartier bezieht. Will sich aber jemand in Cogne oder Gressoney verkriechen, dann ist Vollpension auf jeden Fall besser. Im übrigen hängt das davon ab, was man im Urlaub höher schätzt: regelmäßige Mahlzeiten oder ungebundenes Zigeunerleben.

Das Haupttal

Das Tal der Dora Baltea mißt von Pont St. Martin bis Pré de Didier 85 km, beginnt mit einer mediterranen Vegetation und stellt mit seinem dauernden Wechsel von Engen und Ebenen, den vielen Burgen und den schon von hier zu erkennenden Gletscherbergen so etwas wie ein „Mixed Grill garni" des ganzen Gebietes dar. Pont St. Martin: westlich davon in den Felsen gemeißelte Straße aus der römichen Kaiserzeit. Arnaz: sehenswerte Kirche. Verrès: Schloß Isogne (lohnend), Burg Verrès (Innenbesichtigung unbedingt angeraten). Avise: Mont Blanc-Blick. Saint Vincent: Kurbetrieb. Fenis (valdostanisches Mittelalter). Morgex: Blick auf Dent du Géant. Pré de St. Didier.: Kurbetrieb.

Die Stadt Aosta

Mandeln, Feigen, überall römische Überreste und darüber die Pyramide des Grand Combin — das ist der erste Eindruck. Da können auch Interlaken, Innsbruck und Chamonix nicht mit! Ganz groß der Blick durch die Ruinen des Théatre Romain gegen die Gletscherberge und der Kreuzgang im Kloster Saint Ours, das Priorat (Terrakotta) und die noch teilweise mit behauenem Travertin verkleidete Stadtmauer. Alles in allem ein kleines Rom mitten in den Alpen.

Das Tal von Ayas

Das sonnigste unter allen Nebentälern. Brusson: Bauernhäuser an Fremde zu vermieten! Col de Joux: prachtvolle Fernsicht über das ganze Gebiet von Aosta. Vor Saint Jaques d'Ayas über Einschnitt der Cimes Blanches Blick auf Matterhorn.

Das Vallaise

Das Tal der Schluchten und Wasserfälle. Bauernhäuser im Stil der Vallesana-Chalets. Auffallende Frauentrachten mit Goldfiligranhauben. Issime: deutscher Dialekt, valdostanische Mundart und französisch durcheinander. Gressonay: Pfeilerstadel mit Pilzplatten. Gressoney Saint Jean: Blick auf Monte Rosa-Gletscher. Weißmatten (Sessellift): überwältigende Fernsicht. Gressoney la Trinité: Kurort von Weltruf am Monte Rosa.

Das Tal von Cogne

Das Tal der Steinböcke und Lämmergeier. Col du Drino: Magneteisen schwedischer Qualität. Cogne: berühmter Lufkurort. Nationalpark: Pflanzensammeln verboten! Achtung: Aethionema Thomasium (kleine rote kreuzförmige Blüten) kommt außer hier in der ganzen Welt nicht vor! Weitere Besonderheiten: Saxifraga augustana, Potentilla sanquisorbifolia, Astragalus alopecuroides, Linnea borealis, Centauria augustana, Carlina arcantifolia. (Das sind keine Namen besonders schöner Mädchen, sondern Pflanzen, die etwa den gleichen Seltenheitswert besitzen wie die blaue Mauritius.)

Die Valtournanche

Die „Fahrstraße zum Matterhorn". Valtournanche: Strudeltöpfe des „Gouffre des Busserailles". Layet: „Blauer See" mit Spiegelbild des Matterhorns. Anthey St. André: Matterhornblick. Breuil (Cervina): Bergsteigerort. Internationaler Betrieb. Seilbahn auf Breithorngletscher. Têté Grise (3350 m, Seilbahn): Institut für Strahlenforschung. Szenerie eines technischen Zukunftromanes.

Die Täler am Großen St. Bernhard

Die Täler ohne großen Verkehr. Etroubles: Luftkurort. Großer St. Bernhard (schon in prähistorischer Zeit benützt): Totenhaus („Morgue"). Oyace: Schutzhütte auf der Moräne des auslaufenden Gletschers von Tsa de Tsan (kein Schreibfehler!).

Die Südtäler

Die Valsavranche: Pont: Ausgangspunkt für Touren zum Gran Paradiso. (4061 m, Aufstieg von dieser Seite aus relativ leicht. Aber Führer unbedingt nötig). Col Nivalet: (2641 m): abgeschiedene stille, Hochebene mit vielen kleinen Seen. Das Tal von Rhêmes: Rhêmes Notre Dame: Blick auf Granta Parey (Große Wand). Rückblick auf Grand Combin.



Das Tal von Cogne ist das Tal der Steinböcke und Lämmergeier. Im Hintergrund der Gran San Pietro und der Gran Paradiso.

„Kuckucksschloß" (Monolith mitten im Walde). Das Tal Valgrisanche: das Einsamste aller Seitentäler. Im oberen Teil wunderschöne Almen.

Die Täler vom Kleinen St. Bernhard

Das Tal, durch das Hannibal zog. La Thuile Rutorfälle. Aufstieg zum Rutorgletscher. Sesselbahn auf die Suches-Chaz Dura (lohnend). Kleiner St. Bernhard: Hospiz und der berühmte botanische Garten von Chanousia existieren nicht mehr.

Und dann Courmayeur

Neben Chamonix und Zermatt der älteste Luftkurort der Alpen. Einzigartig die Hängegletscher an den Ostabstürzen des Mont Blanc. Mondäner Betrieb. Bergtouren sechsten Grades (das ist etwa das gleiche, als wenn Sie versuchen, mit verbundenen Augen auf den Turmhauben der Frauenkirche zu München „Blinde Kuh" zu spielen). Bergsteigermuseum. Lohnender Ausflug nach Entrèves. Hier wächst Getreide und hier reifen Kirschen 100 m neben dem Brenva-Gletscher. Und dann mit der Seilbahn hinauf zum „Grande Albergo Rifugio Torino" in 3400 m Höhe (150 Betten). Lohnender Ausflug zu Notre Dame de la Guérison mit überwältigendem Gletscherblick. Vor Übergang Rifugio Torino-Chamonix (7—8 Stunden) wird gewarnt. Das ist eine hochalpine Angelegenheit und Viecherei zu gleichen Teilen.

Die großen Gletschergebiete

Vier große Gletschergebiete gibt es hier; im Norden das des Riesendomes des Monte Rosa und des Matterhornes (das hier „Monte Cervino" heißt), im Westen die der Grandes Jorasses, der Mont Blanc-Gruppe und der Tête du Rutor, und im Süden die der Grande Sassière, des Gran Paradiso und der Grivola. Hier haben Sie also alle Möglichkeiten, zumal sich über diese Gebiete etwa ein Dutzend Schutzhütten verteilen. (2280 bis 3650 m hoch). Aber das ist nichts für Anfänger und noch weniger für Alleingänger. Dasselbe gilt für die 14 Paßübergänge im Innern des Aostatales.

Die andere Möglichkeit

Wer bequem und gefahrlos da hinauf will, für den gibt es Bergbahnen. Hier ist die Übersicht:

Valtournanche—Chanlève	von 1524 m auf 1841 m
Gressoney—Weißmatten	von 1348 m auf 2018 m
Courmayeur—Col Chécrouit	von 1220 m auf 2200 m
Les Fleurs—Pila Chamolé	von 1367 m auf 2312 m
La Thouile—Les Suches Chaz Dura	von 1500 m auf 2561 m
Entrèves—Colle del Gigante (Rif. Tor.)	von 1371 m auf 3325 m
Breuil—Tête Grise	von 2030 m auf 3490 m
Plan Maison—Furggen	von 2557 m auf 3492 m

Das Klima

Ohne in den üblichen Prospektjargon zu verfallen, kann man sagen, daß Nebel hier de facto eine Ausnahme ist. Im Sommer und im Winter ist der Himmel hier tatsächlich monatelang blau; denn die Viertausender halten alle Wolken ab. Deshalb ist diese Gegend nicht nur eine der regenärmsten Oberitaliens, sondern ein Ausnahmefall in den ganzen Alpen.

Die Straßen

Sind gut, die Steigungen mäßig, und wenn mal ein Steilstück kommt, dann ist es nicht lang. Was die Nebentäler anbelangt so sind einige Teilstücke zwar noch im Ausbau; und wie hoch Sie im Winter hier ohne Ketten kommen, das können Sie sich ungefähr ausrechnen:

345 m Pont St. Martin	1543 m Cogne
575 m Saint Vincent	1541 m Valsaverenche
583 m Aosta	1619 m Bosses
1017 m Pré de St. Didier	1627 m Gressoney la Trinité
1228 m Courmayeur	1664 m Valgrisenche
1300 m Entrèves	1676 m St. Jaques
1336 m Ollomont	1723 m Rhêmes
1367 m Oyace	2024 m Breuil
1427 m Champorcher	2188 m Kleiner St. Bernhard
1441 m La Thuile	2473 m Großer St. Bernhard

Die Unterlagen

Als Übersichtskarte empfehlen wir die Autokarte der Alpen 1 : 800 000 vom Reise- und Verkehrsverlag in Stuttgart. Für die Anfahrt und das Tal von Aosta ist die offizielle Straßenkarte der Schweiz 1 : 300 000 vom Verlag Kümmerly & Fry in Bern (Zumsteins Landkartenhaus in München) ausgezeichnet. Und im übrigen bekommen Sie alle Unterlagen inklusive brauchbarer Lokalkarten vom Ufficio Regionale per il Turismo in Aosta.

Im übrigen kommen Sie mit Deutsch, Geduld und etwas Französisch aus, Tankstellen gibt es im Haupttale überall, Geld wechselt man zweckmäßigerweise in Aosta ein, ein Wanderstab gehört auch mit ins Gepäck (aber kein Eispickel, denn damit machen Sie sich lächerlich), und dann brausen Sie los. Und daß Sie bis Juni Schneereifen montiert haben müssen, das ist ja wohl klar. *Ulrich Sempert*

Schnee und Glatteis – Matsch und Quatsch

Eisregen, Glatteis, Schnee sind schlimme Feinde jeglichen Verkehrs, nicht nur des Kraftverkehrs. Wer einen Verkehr eröffnet, ist verpflichtet, ihn verkehrssicher zu erhalten. Für den hausbesitzenden Bürger gilt das. Er muß sofort schippen und streuen. Die Buba bringt durch Salzstreuen und auf Steigungen durch Sandstreuen ihren Betrieb in Ordnung. Den Straßenverkehr oder Autobahnverkehr durch Räumen oder Streuen in Ordnung zu halten, ist aber bekanntlich weder Staat, noch Land, noch Gemeinde verpflichtet. Alljährlich wird den Straßenverkehrsteilnehmern von oben her eingerieben, daß keine Räum- und Streuverpflichtung, auf keiner Art von Straßen, bestehe und nur *guter Wille* der betreffenden öffentlichen Stellen es sei, wenn überhaupt geräumt und gestreut werde.

Diese Rechtslage ist unerhört ungehörig. Werden doch bekanntlich allein von den großen Belastungen der Kraftfahrt 75 % nicht dem Straßenwesen zugeführt, sondern anderweit „konsumiert". Geld wäre also schon vorhanden. Tatsächlich empfindet man ja auch bei beamteten Stellen die Unsinnigkeit dieser Sach- und Rechtslage, zumal seit Parlamentarier und Beamte selbst kraftfahren, — und so räumt und streut man doch schon vielfach. Nur eben nicht überall, sondern je nach Einstellung der betreffenden Dienststellen, den vorhandenen Mitteln und ohne jede Rechtsverpflichtung dazu, auch ohne Haftpflicht. Der Straßenverkehr kann sich *nicht* darauf *verlassen,* daß die Obrigkeit räumt und streut.

Diese Verhältnisse sind um so toller, als umgekehrt alljährlich den Hausbesitzern klargemacht wird, daß *sie* bei Schnee und Glatteis *sofort* zu räumen und zu streuen verpflichtet sind und bei Vernachlässigung dieser Pflicht und eingetretenen Unfällen für den Schaden haftbar gemacht werden.

Das ist *zweierlei Recht,* so ähnlich wie ja der Rechtssatz, daß Unkenntnis des Gesetzes nicht vor Strafe schützt, auch nur für nichtbeamtete Bürger zu gelten scheint.

Aber es kommt noch schlimmer: Ausdrücklich wird den Bürgern *verboten,* sich etwa durch *Salzstreuen* die Arbeit zu erleichtern.

Warum wohl? Ja, das möchte man wohl gern wissen. Die fragliche Verordnung stammt aus dem Jahre 1876 (!) und erbt sich von Generation zu Generation fort. Goethes Mephistopheles meint: „Es erben sich Gesetz und Rechte wie eine ewige Krankheit fort." Eine Begründung für dieses Verbot wurde bisher vergeblich zu erkunden versucht. Man hört allerdings, daß Salz Schwarzdecken beschädigen könne. Das ist offensichtlicher Unsinn, — denn dann dürfte die Trambahn ja auch nicht Salz streuen. Dann hört man, das Schuhwerk litte unter Salzlauge. Das ist ein Aberglauben, wie Prof. Dr.-Ing. K. Walz vom Institut für Bauforschung und Materialprüfungen des Bauwesens an der T.H. Stuttgart schon vor Jahren auf Grund umfangreicher Versuche nachgewiesen hat. Weiter sagt man dem Auftausalz nach, es begünstige vagabundierende elektrische Ströme. Das ist wiederum unzutreffend, wie nicht nur Untersuchungen der Bundesbahn mit ihren sehr empfindlichen neuen Gleisbildstellwerken, sondern auch eingehende Untersuchungen der Hamburger Hochbahn ergeben haben. Schließlich sollen Auftausalze auch die Rohrleitungen korrodieren. Dann müßte das ja auch durch die „behördlichen" Auftausalze geschehen. Tatsächlich geschieht das aber nicht einmal durch das rote Viehsalz (wegen der Salzsteuer rot denaturiert), geschweige denn durch die neuzeitlichen Auftausalze, welche korrosionshindernde Zusätze enthalten.

Aber die alte Vorschrift besteht. *Salzstreuen ist nur den Behörden erlaubt und dem Bürger verboten.* Der Bürger muß mit Schneeschaufeln ran und bei Glatteis, weil er meist nicht genug Sand hat, seine Aschekästen auf die Bürgersteige entleeren und den ganzen Straßenverkehr auf diese Weise verschweinigeln. Für Beschäftigung der Straßenreinigung und der Senkkästenkommandos wird allerdings so gesorgt.

Wenn man statt dessen mit gewöhnlichem roten Viehsalz oder gar mit „Auftausalz" streuen dürfte, wie es das heute mit verstärkter Wirkung und korrosionshindernden Zusätzen in „Haushaltpackungen" zu kaufen gibt, dann wäre die Erfüllung seiner Pflicht dem Hausbesitzer leicht. Da der Hausbesitzer häufig ein altes Männlein oder Mütterchen ist und die etwa vorhandenen kräftigen Helfer durch ihren Beruf anderweitig in Anspruch genommen sind, fremde Hilfskräfte sich schließlich auch nicht heranzaubern lassen, so ist das Verbot des Salzstreuens einfach unfaßbar.

Damit man den Behörden nicht unrecht tut: Der Polizeipräsident von Berlin (die Berliner sind helle!), ferner der Polizeipräsident von Frankfurt haben sich von dem veralteten Verbot freigemacht und auch dem Bürger Salzstreuen gestattet. Das sind aber Ausnahmen. Die alte Verordnung von 1876 ist ansonsten heute noch „rechtens". *Wa. O.*

Kann jedem passieren

Herr Müller fährt Auto. Nicht etwa, weil er es besonders eilig hat. Im Gegenteil. *Er* nicht. Nur sein Chef, Herr Schulze, hat es. Manchmal. Woraus man entnehmen möge, daß Herr Müller als Kraftfahrer in Erscheinung tritt. Er fährt auf Autobahnen, Landstraßen erster, zweiter und manchmal sogar guter Ordnung, auf Seiten-, Ab- und Nebenwegen, und alles dieses tut er vom Frühling bis zum Winter. In welch letzterem es im Gegensatz zum ersteren kalt zu sein pflegt, was Herrn Müller äußerst peinlich ist. Und so geschah es denn zur Winterszeit.

„Ich brauche Wärme", stöhnte Herr Müller eines Abends, fuhr den Wagen in die Garage und eilte ins Haus zur Wärm- und Schnapsflasche. Der Wagen blieb verlassen zurück und entschloß sich vergrämt, über Nacht zu vereisen. Und das tat er in Gestalt seines Kühlwassers, welches Müller infolge eigener Untertemperatur nicht so völlig abgelassen hatte, wie er sollte. Der Motorblock bekam darob einen Schwächeanfall, an dessen Folgen er riß.

„Müller, Schadenersatz", sprach Herr Schulze am nächsten Tag leise, aber bestimmt. „Aber das kann doch jedem passieren", meinte Müller, dem es plötzlich außergewöhnlich warm wurde.

„Man wird sehen", sprach Schulze. Und er hatte recht. Man sah es. „Denn", so sprach das Gericht, „die Rechtsprechung hat den Grundsatz entwickelt, daß bei einer Tätigkeit, bei der leicht Schäden entstehen können — wie z. B. im Kraftverkehr —, erfahrungsgemäß auftretende und praktisch nicht vermeidbare Fehlleistungen, die auf leichter Fahrlässigkeit beruhen, nicht zu Lasten des Arbeitnehmers gehen, weil der Arbeitgeber wegen der menschlichen Unzulänglichkeit mit solchen Schäden von vornherein rechnen muß. Hätte nämlich Herr Schulze eine derartige Arbeit selbst auszuführen, so wäre er ebenso gelegentlichen Fehlleistungen und typischen Arbeitsgefahren ausgesetzt; daraus entstehende Schäden muß er aber auch dann selbst tragen, wenn er die Arbeit durch andere ausführen läßt. Solche Schäden gehören zum allgemeinen Unternehmerrisiko ..."

„*Das* hab' ich gern", rief Schulze verblüfft.

„Ich auch", sagte Müller bescheiden, aber froh. *A. M.*

Versicherungspraxis

Ein Auto war vor der Haustür seines Herrn geparkt. Da kam Herr M. angefahren und kratzte dieses Auto etwas an. Alldieweil nun Herr M. nicht zu der berüchtigten Sorte der „Parkschweine" gehört, fuhr er keineswegs einfach weiter, sondern ging ins Haus zum Besitzer jenes Autos, entschuldigte sich für den Vorfall, gab seine Karte ab und bat, ihm die Rechnung zu schicken, denn selbstverständlich sei er für solche Fälle ja versichert. Soweit ist alles in bester Ordnung.

Nach einigen Wochen erhielt der Herr, dessen Auto angekratzt worden war, einen Brief von der Stuttgarter Bezirksdirektion der Thuringia Versicherungs-AG.: „Wir sind Haftpflichtversicherer des Herrn M. Ihre Schadenersatzansprüche in Höhe von DM 12. — werden von uns anerkannt. ... Wir setzen allerdings voraus, daß für Ihr Fahrzeug am Schadenstage keinerlei Kaskoversicherung bestanden hat, was Sie uns bitte noch bestätigen wollen." Beigefügt war diesem Brief eine übliche Abfindungserklärung, ein Vordruck, auf dem der Geschädigte unterschriftlich u. a. bestätigen sollte, daß er auf Grund des betreffenden Schadensfalles nicht etwa auch noch anderweitig Ansprüche geltend gemacht hat. Hiergegen ist nichts einzuwenden, denn es ginge schließlich nicht an, daß sich jemand einen Schaden einmal von einer fremden Haftpflicht- und dann womöglich zum zweitenmal von der eigenen Kaskoversicherung ersetzen ließe. Der Thuringia aber erschien diese vorgedruckte Klausel keineswegs ausreichend. Mit Schreibmaschine hat sie infolgedessen noch folgenden Satz auf das Formular geschrieben: „Ich erkläre hiermit, daß für mein Fahrzeug am Schadenstage keinerlei Kaskoversicherung (Vollkasko, Vollkasko mit Selbstbeteiligung, Teilkasko) bestanden hat."

Der gute Mann, der dies unterschreiben sollte, hatte aber zufälligerweise eine Kaskoversicherung für sein Auto abgeschlossen. Er konnte folglich die Abfindungserklärung nicht unterzeichnen. Nun kam es ihm aber gar nicht so sehr auf die 12 Mark an, aber ihm schien es, daß da ein krummes Ding vorliege, und das erweckte jetzt sein



„... und du brauchst nichts weiter zu machen, als das Hundchen zu entfernen — das andere besorgen wir!"

Interesse. Er setzte sein Telefon in Betrieb und unterhielt sich mit dem zuständigen Sachbearbeiter bei der Thuringia, nicht ohne sich vorher bei der Bezirksdirektion seiner eigenen Versicherungsgesellschaft die Berechtigung seiner Bedenken bestätigen zu lassen.

Irgendwelchen noch so begründeten Einwänden gegenüber war dieser Sachbearbeiter aber in keiner Weise zugänglich. Wohl gab er zu, daß die bewußte Klausel lediglich die gleichzeitige Inanspruchnahme mehrerer Versicherungen verhindern solle, aber er beharrte eigensinnig auf dem Standpunkt, die gewählte Formulierung sei die einzig richtige und übliche. Nun bin ich ja vollkaskoversichert, meinte der Fragesteller, und ich werde Ihnen dies ordnungsgemäß angeben. Schön, sagte der Versicherungsmann, dann werden wir den Fall Ihrer Kaskoversicherung zur Regulierung übergeben. Das aber vermochte unser Mann nicht zu begreifen, denn es handelte sich doch um einen ausgesprochenen Haftpflichtschaden, den er nicht im geringsten mitverschuldet hatte. Doch der Sachbearbeiter klärte ihn auf: Sollte Ihre Kaskoversicherung tatsächlich nicht zahlen, dann, ja dann selbstverständlich werden wir die Sache übernehmen.

Der Herr legte den Telefonhörer auf die Gabel und machte diverse, nicht gerade feine, aber doch recht passende Bemerkungen über ... — über wen? Keineswegs über die Thuringia, sondern über Versicherungen ganz allgemein. Er tat dies, obwohl solche Praktiken nicht etwa bei allen Versicherungsgesellschaften üblich sind. Was wir wenigstens annehmen wollen. *Meck*

Im Interesse des Vaters

Herr Müller wünscht sich kein Auto, denn er hat bereits eins. Wer ein Auto hat, pflegt damit zu fahren. Also fuhr Herr Müller. Und gelegentlich steuerte er es durch enge Gäßchen. Dabei gelang es ihm eines Tages, einen Unglücksfall zu vermeiden und das war — sein Unglück.

Karlchen Schulze nämlich, klein, doch oho, eilte über die Straße. Geradewegs in das Müllersche Automobil. So schien es. Müller jedoch riß das Steuer nach links, überschlug sich zweimal, stieg wohlbehalten aus und sprach: „Gott sei Dank." „Gott sei Dank", sprach auch Herr Schulze, dieweil er Karlchens Vater war.

Müller aber sprach zu Schulze: „Die Reparaturkosten für den Wagen zahlen wohl Sie, Herr Schulze!"

„Mitnichten", entgegnete selbiger. „Ich habe meine Aufsichtspflicht für Karlchen erfüllt."

„Dies kann wohl nicht recht rechtens sein", meinte Müller.

„Aber es ist so", sprach das Gericht. „Wenn Herr Müller das Bewußtsein und die Absicht gehabt hätte, für Herrn Schulze zu handeln, dann müßte Schulze den Schaden bezahlen, denn den Nutzen hat Schulze. Herr Müller hat aber hauptsächlich im eigenen Interesse die Verantwortung und die Unannehmlichkeiten, die mit dem Überfahren eines Kindes verbunden sind, vermeiden wollen. Und was er für sich selber tat, muß er auch selbst bezahlen."

„Falls ich wieder in die Lage kommen sollte, werde ich hauptsächlich im Interesse des Vaters meinen Wagen kaputtfahren. Nur — hohes Gericht — wie soll ich das beweisen?" fragte Herr Müller erschüttert.

Auf diese Frage zog sich das hohe Gericht stumm zurück. *A. M.*

Verkehrsdebatte in Berlin

Krach — Bums! Taxe und Privatwagen sitzen zusammen.

Taxi-Chauffeur: Sind Sie varückt jeworden, Sie dämlicher Knochen?!

Privatfahrer: Ick? — Sie vielleicht! — Ick komm' doch aus 'ne Straße mit 'ner Straßenbahnlinie!

Taxi-Chauffeur: Un wenn Se aus 'ne Straße mit 'ner Schiffahrtslinie kommen — wer rechts kommt, hat Vorfahrtsrecht Sie ... vermanschtes Profil, Sie! Bedanken Se sich bei meine Bremsen, det Se Jrieneisen*) noch mal von de Schippe jehopst sind! — Aber immer mit de Hornhaut uffs Jaspedal, nich? Immer noch 'ne Preßkohle uffgelegt, wat? Immer nochmal Sprit uffn Kindersarg? — Mensch, wenn man sonen Knatterafter fährt wie Sie, steijt man jede Straßenecke aus, ob nich doch noch 'n paar Autos in Berlin rumjondeln? — Sagen Se mal, wo ham Se eijentlich Ihren Führerschein jemacht? In Werder uff de Boombliete**), wa?

Privatfahrer: (blaß) Ick bin ja vasichat!

Taxi-Chauffeur: So! — Jejen jeistije Vawesung, wa? — Sehnse, da ham wa 't ja! Se sollten Streichhölzer knabbern, vastehn Se, wejen dem Phosphor! Damit Se wieda 'n Kopp kriejen, wo Se jetzt 'n Pickel ham! Beim Autofahren muß man bei Birne sein, Herr! Da muß man wat unternehmen, wenn man 'ne motorisierte Jondel hat und 'n Holzwurm ticken heert — oda aber Finger wech von 'n Quirl! — Na also, da kommt ja der Wachtmeesta!

*) Grieneisen, bekanntes Beerdigungsinstitut in Berlin.
**) Das traditionelle Berliner Ausflugsziel im Frühling.


Oldsmobile „Delta"

Straß
am Sc

von

In den vergangenen Jahren war die Ausbeute der beim „Motorama" in New Yorks Waldorf-Astoria-Hotel gezeigten General Motors-dream cars vornehmlich eine stilistische, wenn man einmal davon absehen will, daß die Fiberglas-Karosserien hier sozusagen ihre Feuertaufe erhielten. Der „Sabre" ebenso wie der XP 300 von Buick wurden, obwohl zuerst belächelt und als Verrücktheiten abgelehnt, zu trigonometrischen Punkten innerhalb der Neu-Orientierung auf dem weiten Feld der Karosserie-Architektur. Auch der Continental von Ford mit seiner großen Glaskanzel und der klaren horizontalen Geraden im Aufbau gehört zu diesen Pioniertaten, deren stilistischer Einfluß auf den Weltautomobilbau unverkennbar ist.

Die Mechanik jedoch, die sich hinter Lack und Fiberglas dieser Traumwagen und ihrer Nachfolger verbarg, blieb die konventionelle USA-Konstruktion. Nicht, daß man vor vier Jahren glaubte, in konstruktiver Hinsicht bereits das optimale Auto zu besitzen; viel eher war man überzeugt, daß man seinen Anteil am big business der Autoproduktion nur halten oder gar vergrößern könne, wenn man auch formal Autos baut, deren Stil zum Gesicht unseres Jahrzehnts paßt.

Die Traumwagen kamen beim Publikum an, sie schufen geradezu ein neues Formgefühl nicht nur hier, sondern auch in Europa, und viele ihrer formalen Elemente wurden inzwischen für die Serienwagen übernommen. Das 1955er Chevrolet-Normalmodell wäre 1950 noch ein Traumwagen gewesen — man wächst in die Zeit hinein und spürt nicht, wie alt man wird.

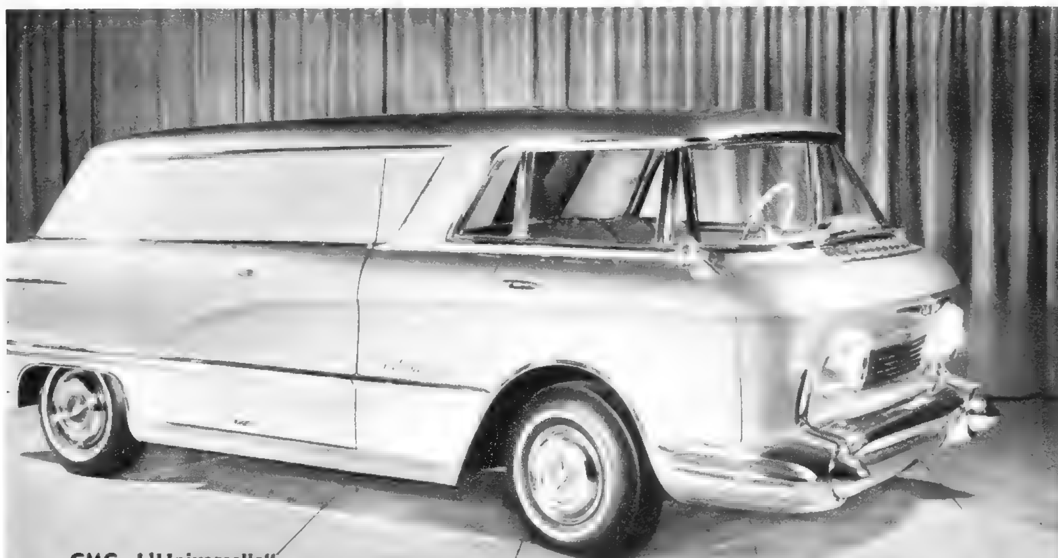
Der New Look der diesjährigen Großserien-Modelle besitzt jenen so stark in Mode gekommenen sportlichen Einschlag, der schon im Stehen Tempo und Lust an schneller Bewegung zum Ausdruck bringen soll. Aber sie drücken etwas aus, wozu sie in Wirklichkeit nur beschränkt fähig sind, während der europäische Touren- und Sportwagen Fähigkeiten besitzt, die er äußerlich meist gar nicht zum Ausdruck bringt. Es liegt nahe, anzunehmen, daß hier eines Tages ein Wandel kommen wird, sei es, weil ein ehrliches Bedürfnis nach fahrsicheren und parkfähigen Autos entsteht, sei es, daß im Kampf um Produktionsanteile komplexe Technik und Handlichkeit neue sales arguments versprechen.

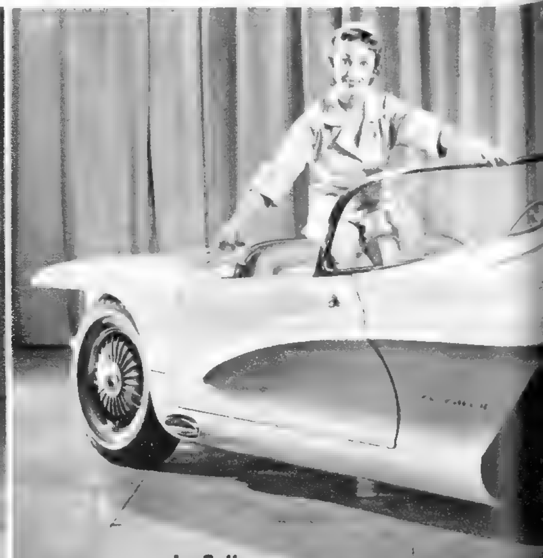
Denn die Nachteile des amerikanischen Gebrauchswagens gehen mit seinen Vorteilen Hand in Hand: verschwenderisch viel Innen- und Kofferraum auf Kosten viel zu großer Länge, die das permanente Parkproblem geradezu ins Absurde steigert; leistungsfähige, elastische und seidenweich laufende V8-Motoren hohen Wirkungsgrades in wundervoll weich gefederten Fahrgestellen, die für rasches Fahren auf kurvenreichen Straßen denkbar ungeeignet sind; leichtgängige Lenkungen, mit denen man ihrer hohen Übersetzung wegen keinen Rutscher korrigieren kann, die also auf schlüpfrigen oder verschneiten Fahrbahnen zu besonderer Vorsicht verpflichten; narrensicher arbeitende hydraulische Drehmomentwandler, aber Bremsen, die weder dem Gewicht noch gar der Motorleistung des Wagens angemessen sind.

Man weiß das in Detroit natürlich auch, ohne bislang die Konsequenzen daraus zu ziehen. Nun aber scheint eine Götterdämmerung hereinzubrechen.

Beim 1955er Motorama der Generals Motors wurden der amerikanischen Öffentlichkeit erstmals aufsehenerregende technische Neuigkeiten präsentiert. Natürlich sollen auch sie erst einmal die Aufgeschlossenheit des Publikums abtasten, sie sozusagen testen, aber man spürt doch schon, daß die Zukunftsprobleme des USA-Wagens hier nüchtern ins Auge gefaßt werden.

Von den 8 der Öffentlichkeit präsentierten Versuchswagen stellen die Modelle von Pontiac, Oldsmobile, Buick und Cadillac nichts überwältigend Neues dar, zumal man über den realen Wert der bei ihnen zu findenden stilistischen Ausbeute geteilter Meinung sein kann. Bis auf den Cadillac, der eine herkömmliche Stahlblechkarosserie besitzt, bestehen ihre Aufbauten durchweg aus Fiberglas. Auch die beiden La-Salle-II-Typen, der Sportwagen wie die Limousine sowie der Chevrolet-Biscayne und der Lieferwagen „L'Universelle" haben Fiberglas-Karosserien. Aber sie haben anderes, was sie als General Motors-Typen zu tech-


GMC „L'Universelle"


La Salle

enkreuzer eidewege?

Stewart Fresh


Buick „Wildcat III"



nischen Sensationen macht. Den stärksten Bruch mit allen bisherigen GM-Prinzipien machen die La-Salle-Modelle. Dieser wieder auferstandene GM-Typ aus den letzten zehn Vorkriegsjahren knüpft an den Namen eines in den Staaten ehemals gern gefahrenen Luxuswagens an. Der La-Salle-II-Sedan ist als sechssitzige Limousine auf einem Fahrgestell mit nur 2,74 m Radstand konzipiert (zum Vergleich: VW: 2,40 m, Opel Kapitän: 2,75 m, Mercedes-Benz 300: 3,05 m) und weist eine Gesamtlänge von 4,57 m (VW: 4,07 m, Kapitän: 4,71 m, MB 300: 4,95 m) sowie eine Höhe von 1,27 m auf (VW: 1,50 m, Kapitän: 1,60 m, MB 300: 1,64 m. Einfg. d. Red.). Die Fiberglaskarosserie ist selbsttragend ausgeführt und besitzt zwecks besserer Sicht nach schräg oben eine bis ins Dach hineingeführte Frontscheibe. Als Motor kommt ein völlig neuer kleinvolumiger V6 mit Direkteinspritzung zum Einbau, der 150 HP abgibt. Seine Ventilsteuerung erfolgt über zwei obenliegende Nockenwellen. Die Räder sind mit den Bremsen zusammen aus Aluminium gegossen und zur Wärmeableitung stark verrippt.

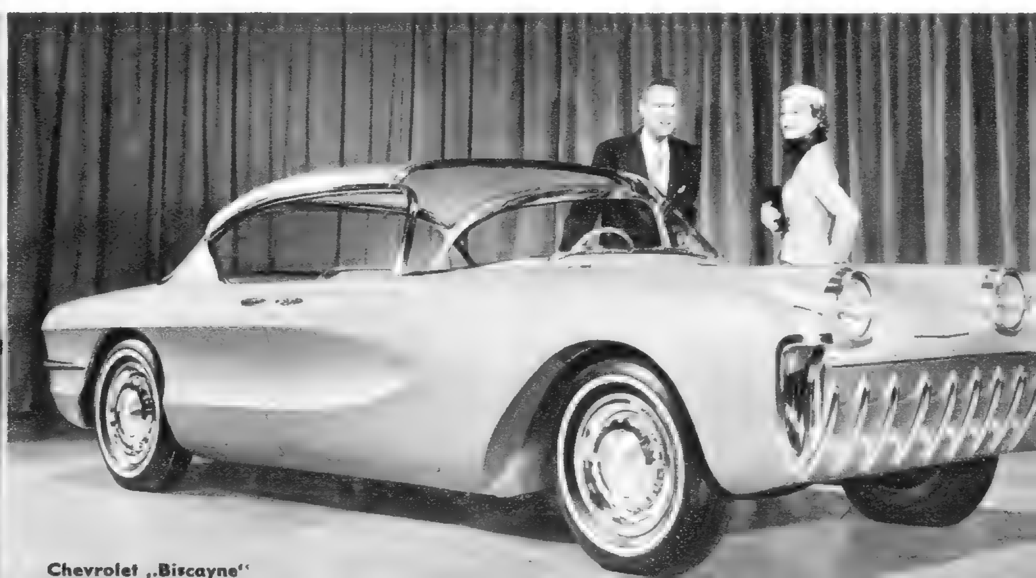
Beim La-Salle-Sportzweisitzer ist man noch ein Stück weitergegangen. Dieser Vollschwingachser mit dem gleichen Antriebsaggregat ist bei 2,54 m Radstand nur ganze 3,58 m lang und 1,09 m hoch, das niedrigste je in den USA gebaute Auto. Die Auspuffrohre aus Titanium werden durch die seitlichen ovalen Rahmenträger geführt und enden kurz vor den Hinterrädern.

Auch der Chevrolet-Biscayne ist wie der La-Salle-Sedan eine viertürige, jedoch nur für vier Personen vorgesehene Limousine von 4,72 m Gesamtlänge, 2,92 m Radstand und 1,33 m Höhe. Sie besitzt den neuen, hier höherverdichteten und mit Vierfachvergaser ausgerüsteten V8-Motor mit 215 HP Leistung — also auch dies ein für amerikanische Verhältnisse winziges Auto, ist doch der kleine Willys mit 4,78 m um 6 cm länger. Zum besseren Einstieg sind die Vordersessel nach den Seiten drehbar angeordnet.

Die GMC-„L'Universelle" schließlich ist ein luxuriös ausgeführter Kastenlieferwagen mit Frontantrieb, De-Dion-Vorderachse und hinter dem Führersitz unter dem Boden gelagerten V8-Motor von 180 HP, der über ein umgedrehtes Hydramatic-Getriebe die Vorderräder antreibt. Auch die Universelle, einem Cadillac viel ähnlicher als einem Lieferwagen, ist viel niedriger als diese und besitzt 4,8 cbm Laderaum.

Der Versuch, auch einmal ein Nutzfahrzeug in den Reigen der Traumwagen einzubeziehen, scheint mit der Universelle stilistisch geglückt, wobei die technische Konzeption des Wagens weniger von Fahr- als von Beladungsvoraussetzungen ausgegangen ist.

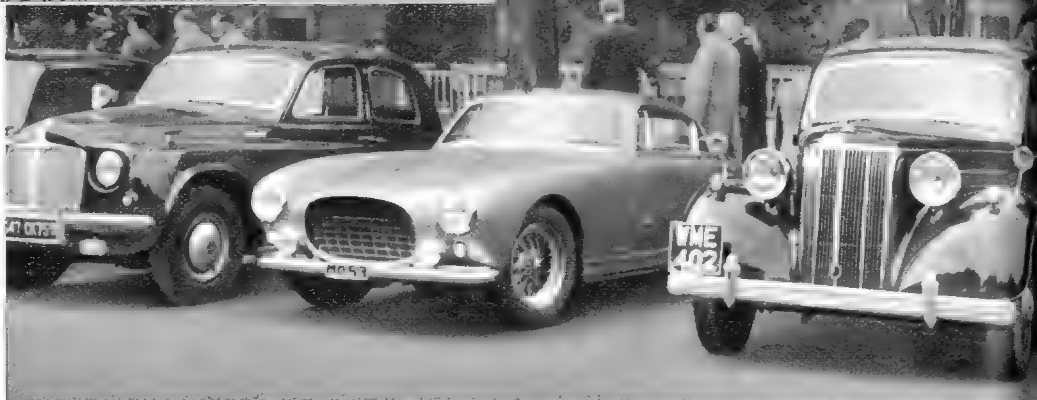



Chevrolet „Biscayne"

Unterwegs



In Goodwood (England):
Ein britischer AC-Sportwagen, einer der ganz wenigen englischen Vollschwingachser, mit 2 Liter 6-Zylinder-Motor von 85 PS. Sieht eigentlich unenglisch romanisch aus, was wiederum kein Wunder ist: der in England lebende Portugiese Tojeiro hat ihn entworfen.



An der Seine in Paris:
Zwischen zwei konservativen Briten (links ein Rover, rechts ein Ford-Pilot aus den ersten Nachkriegsjahren) ein Vollblut aus Modena: ein 4,5-Liter-Ferrari, Farina-Coupé mit dem typischen weitmaschigen Kühlergrill und 300 PS unter der niedrigen Haube.

Die nationale Sache

Sobald es um das geht, was man das nationale Prestige nennt, bekommen wir Deutschen — öffentlich sei's beklagt — die Dinge leicht in den falschen Hals. Entweder platzen wir vor Nationalstolz und benehmen uns grauenhaft auffällig oder wir kuschen ganz und halten alles, was von draußen kommt, für heilig. Je nach Laune und Sachgebiet. Eine vernünftige Mitte einzuhalten scheint uns nicht häufig gegeben zu sein.

Es war im Sommer, und wir fuhren gerade das Pordoj-Joch hinauf. Ein Teil der Leser wird diese Strecke kennen: es ist eine relativ schmale und staubige Paßstraße, in der Saison stark befahren, weil sie die direkte und landschaftlich schönste Verbindung von Cortina d'Ampezzo nach Bozen darstellt. Neben mir saß ein bekannter deutscher Rallye-Fahrer, wir fuhren aber keine Rallye, sondern befanden uns auf einer Erkundungsfahrt und diskutierten Übersetzungen, Reifenprofile und Distanzen. Wir kamen von Arabba, also von der Ostseite auf das Pordoj-Joch hinauf. Ich schätze, daß wir bei diesem Aufstieg mit unserem 1500er Porsche gut zwei Dutzend Automobile überholten. Es ließ sich dabei nicht vermeiden, daß der Überholte jedesmal in unsere Staubfahne kam, so ist das eben auf diesen Pässen im Sommer. Es ließ sich auch nicht vermeiden, daß die Überholerei auf engem Raum stattfand, denn diese Pässe haben nun einmal nicht acht, sondern vielleicht nur etwa fünf Meter Straßenbreite. Wir fuhren indessen betont höflich und bekamen auch immer vorbildlich Platz gemacht.

Kurz vor der Paßhöhe stand ein belgischer Reise-Omnibus quer auf der Straße. Warum, weiß ich nicht, jedenfalls hatte er einen der seitlichen Begrenzungssteine umgerissen und hielt nunmehr den gesamten Verkehr auf. Infolgedessen sammelte sich von unten eine lange Schlange wartender Fahrzeuge an. Hinter uns lief als erster ein 1900er Fiat auf. Wir waren ausgestiegen, um die Lage zu übersehen und die schöne Landschaft zu bewundern. Der Italiener aus dem Fiat, der ganz gut Deutsch sprach, kam auf uns zu und fragte, was wir für einen Motor drin hätten, so etwas an Abzug nach den Kehren hätte er noch nie gesehen. Wir unterhielten uns zwei oder drei Minuten mit dem netten Italiener und inzwischen kamen weitere Wagen an, die auch warten mußten — alles Automobile, die wir auf den letzten 15 Kilometern überholt hatten. Und alles Ausländer bis auf einen VW, der hatte eine rheinische Nummer.

Der VW hielt vielleicht sechzig Meter hinter uns, es waren noch eine ganze Reihe Autos dazwischen. Der Fahrer stieg aus und marschierte zu uns herauf. Er hatte seine Jacke ausgezogen und man sah seine Hosenträger weithin leuchten. Etwa 10 Meter von uns entfernt blieb er stehen, fixierte uns und fing aus heiterem Himmel an, uns mit aller Lautstärke, deren sein unangenehm gutturales Organ fähig war, zu beschimpfen. „Solche Idioten!" schrie er, und natürlich drehten sich alle Ausländer, die da warteten, um, weil sie ganz entgeistert waren über diese Ruhestörung. „So eine Frechheit, mich zu überholen und mir dabei den ganzen Staub vor die Nase zu bringen, daß ich die Straße nicht mehr sehe . . . Weil ihr ein schnelles Auto habt, glaubt ihr, da vorfahren zu können, ihr Schweine . . ."

Ich übertreibe nicht: so und nicht anders sprach, nein brüllte dieser Mann. Wir waren so entgeistert, daß wir vollkommen gelähmt dastanden.

Als der Mann sich ausgeschrieen hatte — immer in zehn Schritt Distanz bleibend —, machte er kehrt und ging wieder zu seinem Auto zurück. Ich wußte wirklich nicht, was ich tun sollte, am peinlichsten war mir, daß alle rings haltenden Ausländer diese Szene in irgendeiner Form mitbekommen hatten. „Scheußlich", murmelte ich. Und mein Partner sagte: „Weißt du was, jetzt schäm' ich mich. Müssen sich die Deutschen im Ausland immer so benehmen?" Zwei Meter von uns entfernt stand der Italiener. Er schüttelte nur den Kopf und sagte gar nichts. Deutschland hatte in diesem Augenblick mehr Terrain verloren, als man in einer offener Feldschlacht verlieren kann.

Eine andere Begebenheit fiel mir ein. Bei einem Presse-Empfang kam ich neulich einmal neben den Werbeleiter einer bekannten deutschen Reifenfabrik zu sitzen. Niemand wird es uns verübeln, daß wir — über Reifen sprachen. Vor allem im Hinblick auf die heutigen Grand Prix-Rennen, bei denen erstaunlicherweise die Reifen nicht mehr gewechselt werden müssen, ist dieses Thema ja sehr aktuell. Die deutsche Reifenindustrie hat da Großes geleistet. Mit dem besagten Herrn kam ich auf diesen technischen Fortschritt zu sprechen. Ich bemerkte, daß am Ende des Jahres 1953 die italienische Reifenindustrie offenbar noch einen kleinen Vorsprung im Hinblick auf die Haltbarkeit von Grand Prix-Reifen gehabt hätte und daß ich es erstaunlich fände, wie schnell und wie gut dieser Vorsprung wieder eingeholt, wenn nicht überholt worden sei. Der Herr stimmte mir zu: in der Tat, meinte er, hätten damals die Italiener ganz ausgezeichnete Reifen gehabt, ob ich aber auch wisse wieso? Ich verneinte. Ganz einfach, sagte der Werbeleiter, nach dem Krieg seien einige deut-

geknipst



Am Hydepark in London:
Ein von der französischen Karosseriefabrik Facel karossierter Bentley-Continental mit senkrecht zusammengefaßten Scheinwerfern und amerikanisierter vorderer Stoßstange. Bentley, die das gleiche Fahrgestell wie Rolls Royce verwenden, geben für ihre Motoren keine PS-Leistungen an.

Nachts in Turin:
Vermutlich das niedrigste Sportcoupé, das Farina jemals entwarf: ein 2 Liter Maserati-Sportwagen mit dem 180-PS-Formel-2-Motor, freiliegenden Auspuffrohren und einem winzigen Sitzkabinett für zwei, die sich klein zu machen verstehen. Aber schnell!
Fotos: Wieselmann

sche Reifen-Ingenieure unten in Italien geblieben, und diese seien es, im Verein mit deutschen Methoden der Herstellung gewesen, die den italienischen Grand Prix-Reifen solche Qualität verliehen hätten. Ohne die Deutschen — und da machte er eine wegwerfende Handbewegung, die klar erkennen ließ: ohne die Deutschen keine Grand Prix-Reifen.

Ich glaube nicht, daß der Herr, mit dem ich mich da unterhielt, in Hemdsärmeln und Hosenträgern auf mich zukommen und mich anschreien würde. Aber ich glaube, daß er die story mit den deutschen Ingenieuren in Italien in dieser Form, wie er sie mir erzählte, auch anderen Leuten erzählen wird. Eine gute story, nicht wahr: Ohne deutsche Ingenieure keine Grand Prix-Reifen. Kommt immer an. Und was glauben Sie, wie sich die Italiener über diese story freuen werden ... und sonstige Ausländer, die mit etwas kritischen Augen und Ohren bei solchen Gesprächen zuhören? Ich zweifle nicht, daß es deutsche Ingenieure gegeben hat, die mithalfen, die italienischen Reifen zu vervollkommnen. Aber selbst, wenn die Qualität dieser Reifen ausschließlich den deutschen Ingenieuren zu verdanken ist, würde ich die story in dieser Form nie erzählen. Dieses Motto: Nur wir können was, nur wir sind tüchtig, ist genau der Wahlspruch, mit dem wir uns im Ausland Neider und Kritiker schaffen. Gerade weil wir etwas können und weil wir tüchtig sind, sollten wir doch das nicht an eine noch größere Glocke hängen, als es schon hängt. Was haben wir denn davon?

Sprechen wir aber auch vom Gegenteil. Ich wüßte einige Punkte aufzuzählen, in denen wir uns ruhig etwas nationaler gebärden könnten. Ich denke zum Beispiel an die Berichterstattung bei internationalen Wettbewerben. Sehen Sie sich einmal die englische Presse an. Wenn z. B. bei der Rallye Monte Carlo ein Engländer Dritter im Gesamtklassement wird und ein Franzose gewinnt, so kann man wetten, daß die Überschrift lautet: Unser Mann an dritter Stelle. Drunter steht dann: Der Franzose Soundso Gesamtsieger.

Bei uns herrscht im allgemeinen das System, über einen Fahrer nur dann zu schreiben, wenn er gewinnt. Dann allerdings wird gewaltig geschrieben, dann ist er ein Held. Im Dezember fand die Rallye Marokko statt, eine der schwierigsten Rallyes, die es gibt. Ganz auf sich gestellt nahm eine einzige private deutsche Equipe daran teil, Strähle/Fischer aus Stuttgart mit einem VW. Diese Burschen lagen gegen wirklich harte internationale Konkurrenz noch auf der vorletzten Etappe an 2. Stelle im Gesamtklassement, dann warf sie ein dummer Zwischenfall weit zurück. In der Tagespresse habe ich von der deutschen Mannschaft nie etwas gelesen, außer in Stuttgart, wo dann aus Lokalpatriotismus einige Wochen später noch etwas erschien.

Wenn — das ist meine Ansicht — zwei Deutsche in Marokko fahren, dann hat die deutsche Presse die Aufgabe, uns jeden Tag zu unterrichten, wie diese Deutschen liegen, auch wenn sie nicht an der Spitze fahren. Natürlich muß man auch wissen, wer führt und wer nachher gewinnt. Aber zuerst möchte ich wissen, wie es unseren Leuten geht. Gerade bei Wettbewerben, die nicht so im Blickpunkt stehen wie ein Grand Prix. Oder sollte die Presse den alten Wahlspruch vergessen haben, daß im Sport nicht Sieg, sondern Teilnahme und Kampf entscheidend sind?

Am Rande noch: Da las ich kürzlich eine Aufstellung über die Zubehörfirmen, die am Mercedes-Grand-Prix-Wagen und seinen Erfolgen beteiligt sind. (Übrigens sehr lobenswert, 'mal zu sagen, wer alles zu unserem sportlichen Ansehen in der Welt beiträgt.) Unter anderem stand da: Drehzahlmesser Veglia, Mailand. Bitte, warum soll Mercedes nicht mit italienischen Drehzahlmessern fahren ... Aber da es ja in Deutschland auch Fabriken für Drehzahlmesser gibt, muß das wohl einen Grund haben. Entweder sind die italienischen Instrumente besser oder schneller lieferbar oder geeigneter für den bestimmten Zweck oder genauer — ich weiß es nicht. Ich gehöre auch nicht zu denen, die daraufhin sagen: Wieso italienisch? Es muß alles deutsch sein an einem deutschen Wagen. Vielmehr: Es muß alles gut sein an einem deutschen Wagen. Wenn Italien etwas Besseres liefert — bitte sehr.

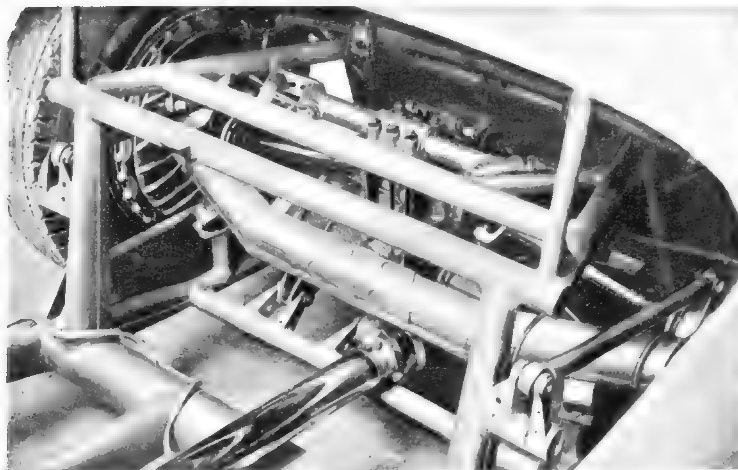
Aber eigentlich gehört es sich, daß 'mal irgendwo irgendeiner in der Presse anfragt: warum habt ihr eigentlich italienische Instrumente drin? Warum hat z. B. Porsche auch italienische Drehzahlmesser in den Werkswagen gehabt? Möge die deutsche Industrie doch geeignete Drehzahlmesser herstellen ... so ungefähr stelle ich mir das vor, was man einen gesunden Nationalismus nennt. Den uns niemand übelnehmen wird.

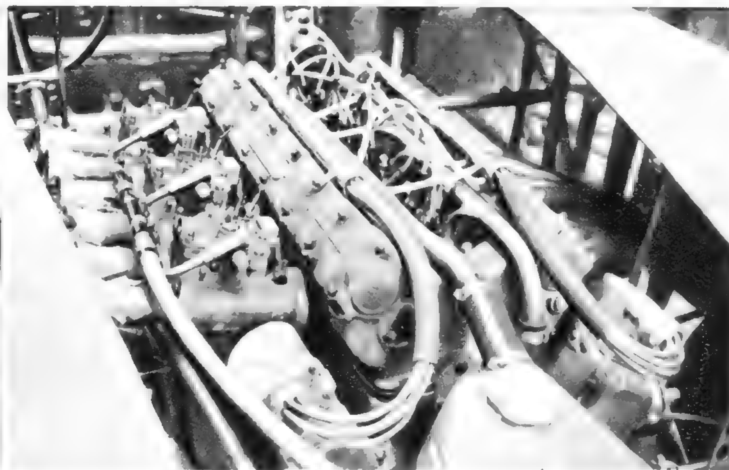
Ich habe vorhin gesagt, wir seien sehr tüchtig. Möge sich diese Tüchtigkeit doch auch auf das Feld der Diplomatie erstrecken, auf das Feld des Taktes. Und möge diese Diplomatie nicht nur von unseren Berufs-Diplomaten gepflegt werden, sondern auch von allen anderen Bürgern unseres Landes. Dann dürften sie meinetwegen auch in Hosenträgern nach Italien fahren.
Rumpelstilzchen



Gonzalez nimmt bei Mercedes-Benz-Rennleiter Alfred Neubauer Maß. Diesmal für einen Sommeranzug, der im Suixtil-Werk hergestellt wird. An dieser Textilfabrik in Buenos Aires sind nämlich Fangio und Gonzalez beteiligt. Wie die weiteren Fotos zeigen, scheint Gonzalez die richtige Größe ausgewählt zu haben.

Maserati 3 Liter-Rennsportwagen



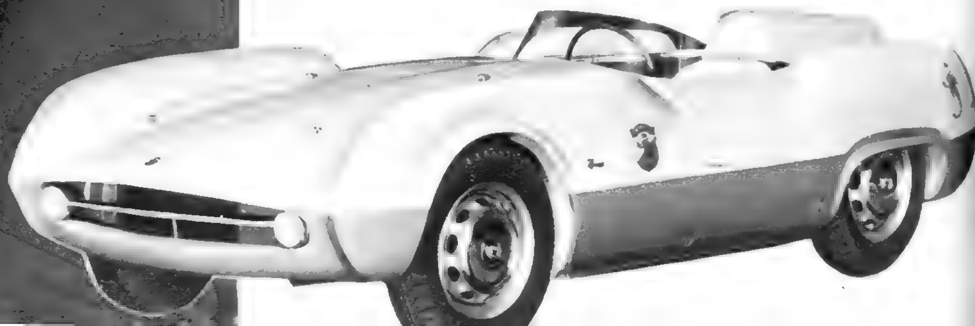


Der neue 3-Liter-Rennsportwagen von Maserati besitzt den vergrößerten Formel-1-Motor mit 6 Zylindern und 3 Weber-Doppelvergasern, bei dem ebenfalls Doppelzündung vorgesehen ist. Die Radaufhängung erfolgt vorn an Querlenkern und Schraubenfedern, während die Hinterräder an einer Doppelgelenkachse hängen, die durch eine Fünfblatt-Querfeder abgefedert ist. Der Wagen wird vermutlich erstmals bei der Mille Miglia eingesetzt werden. Fotos: Millanta



Ein Fiat-Spyder von Abarth

Die durch ihre Spezial-Ansaug- und Auspuff-Leitungen bekannte Turiner Firma Abarth hat auf der Basis des Fiat 1100 einen Spyder gebaut, der zunächst in einer Serie von 10 Stück nach USA exportiert wird. Mit dem auf 9:1 verdichteten 1100-Motor wird bei 6000 U/min eine Leistung von 66 PS erreicht. Das leichte Rohrrahmenchassis wurde von Boano karossiert, wobei der komplette Wagen trocken 522 kg wiegt. Mit 94 cm Höhe bei 3,62 m Gesamtlänge ist der kleine Sportwagen extrem niedrig. Mit der normalerweise eingebauten Hinterachs-Untersetzung von 10:43 erreicht er 163 km/st, mit einem speziellen untersetzten IV. Gang 186 km/st.



Und wieder Fangio!

Das formelfreie Rennen von Buenos Aires

Gianni Lancia hatte seine Fahrer schon wenige Tage nach dem argentinischen Gran Premio per Flugzeug wieder nach Italien geschickt. Seine mehr oder weniger beschädigten Boliden folgten per Schiff. Er selbst war noch in Buenos Aires geblieben. Da Maserati nur den kaum veränderten 2,5 Liter an den Start brachte, schien der formelfreie Gran Premio der Ciudad Buenos Aires allein eine Angelegenheit zwischen Mercedes-Benz und Ferrari zu werden. Das letzte Rennen der internationalen argentinischen Saison lief auf dem Circuito 4 des Autodromo ab. Dieser ist mit einer Rundenlänge von 4,706 km noch kurvenreicher als der Kurs vom 16. Januar. Es kam deshalb darauf an, eine möglichst günstige Leistung im unteren Drehzahlbereich herzustellen, denn der weitaus größte Teil der Rundstrecke wurde in den unteren Gängen gefahren. Uhlenhaut ließ in die Wagen von Fangio, Moss und Kling den 300 SLR-Motor einbauen, der auf Alkoholbetrieb umgestellt, ungefähr 308 PS hergab. Um das Aggregat im Chassis unterbringen zu können — Fangios und Klings Wagen hatten den normalen Radstand — war der Achtzylinder weniger gekippt als der Formelmotor montiert worden. Herrmanns Mercedes-Benz hatte einen zufällig um 2 ccm größer geratenen Formel-1-Motor, der etwa 400 U/min höher drehte. Man scheint bei Daimler-Benz auch Versuche mit einem auf 2,6 oder 2,7 Liter aufgebohrten Aggregat gemacht zu haben, Uhlenhaut betonte jedoch ausdrücklich, daß Herrmann wirklich nur einen Motor von 2502 ccm hatte. Als es bei den Qualifikationsläufen am Samstag regnete, erzielte Moss im Formel-1-Wagen mit verkürztem Chassis eine sehr gute Zeit. Es wurde deshalb ernsthaft in Erwägung gezogen, bei gleichen Witterungsverhältnissen am Sonntag, Moss mit diesem Fahrzeug starten zu lassen. Am Sonntag schien jedoch die Sonne genau so heiß wie 14 Tage vorher. Im Schatten wurden 33 Grad gemessen, der Feuchtigkeitsgehalt der Luft lag aber mit 45 % wesentlich höher. Bei Ferrari hatte man nach eingehenden Fahrversuchen den 3-Liter-Vierzylinder-Sportmotor in das Chassis von Farinas Wagen eingebaut. Dieser Motor gab, ebenfalls auf Alkoholbetrieb umgestellt und entsprechend höher verdichtet, nicht viel weniger PS her als der Mercedes-Benz 3-Liter. Erwähnt sei hierbei nur am Rande, daß der Ferrari wesentlich leichter ist als der Mercedes-Benz. Während Gonzalez, Trintignant und der Argentinier Bucci den Formel-1-Wagen steuerten, fuhr Maglioli den Sechszylinder-Sportwagen (3,75 Liter). Im Training war der 3-Liter-Mercedes im Abzug schneller als Farinas Ferrari, jedoch wurde dort unter anderen Voraussetzungen gefahren. Maserati kam mit Behra, Mières, Mantovani, Musso, Schell (auf dem vorjährigen Fahrzeug Fangios), Menditeguy, dem Kapitän der argentinischen Polo-Nationalmannschaft, und den Argentiniern Fava und Pian. Auf einem Privat-Maserati startete der Uruguayer Uria. Übrigens wird Harry Schell demnächst für Ferrari starten. Amedée Gordini setzte wieder seine Hoffnungen auf Bayol, Iglesias und dem wilden Draufgänger Pablo Birger.

Der kurvenreichere Kurs hatte einen größeren Abrieb der Continental-Rennreifen zur Folge. Neubauer wünschte deshalb, um völlig sicher zu gehen, die Verwendung von Reifen vom Typ Nürburg, die für die Hinterräder 9 mm Gummiauflage hatten. Hans Klenk dagegen schlug vor, etwas zu riskieren und die Monza-Reifen mit 6,5 mm Gummi aufzulegen. Aber Neubauers Entscheidung galt. In diesem Zusammenhang ist noch interessant, daß beim Regentraining am Samstag erstmals die neuen Continental-Regenreifen gefahren wurden, die sich tadellos bewährten. Damit scheint von den Hannoveranern auch dieses Problem gelöst zu sein. Um diesmal den Fahrern etwas mehr Erleichterung zu verschaffen, waren verschiedene Arten von Luftzuführungen, Abschirmungen von Auspuffrohren und Kühlschlitze angebracht worden, so daß jeder Mercedes anders „durchlöchert" aussah. Moss, der als „kalter Engländer" überhaupt nichts von Hitze hält, ließ sich einen mehr als 5 cm dicken Luftschlauch direkt vor den Mund führen, der mittels geschickt angebrachter Ledergurte gehalten, ihm Frischluft in scharfem Strahl ins Gesicht blies.



Nach den Erfahrungen beim ersten Rennen, wurde die Karosserie der Mercedes-Rennwagen Veränderungen unterzogen. Vor dem Fahrersitz führen neue Öffnungen Frischluft zu. Der seitliche Stutzen leitet den Luftstrom an die Bremsen, und das Blech unter der Startnummer schirmt den Fahrer gegen die Auspuffhitze ab.

Der Große Preis von Buenos Aires wurde in zwei Läufen zu je 30 Runden ausgetragen. Auch diesmal ging in Anwesenheit des Präsidenten, der genau wie bei den 1000 km von Anfang bis zu Ende auf seiner Tribüne aushielt, ein reiches Programm sportlicher Attraktionen dem Hauptereignis voraus. Rund 200 000 Zuschauer erwarteten mit Spannung den Zweikampf Ferrari contra Mercedes-Benz. Und wieder war es ein Mann, der wenigstens den ersten Lauf besonders dramatisch gestaltete: Giuseppe Farina. Wenn man die kaum verheilten Brandwunden am Bein des unverwüstlichen Turiners gesehen hat, dann muß man sich kopfschüttelnd fragen: Wie ist so etwas möglich? Vom Mittelfeld vorstoßend, kassierte der taktisch sehr klug fahrende Italiener einen der Mercedes nach dem anderen und übernahm schließlich klar die Spitze, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab. Fangio setzte zwar sein ganzes fahrerisches Können ein, um dem Ferrari am Hinterrad zu bleiben, stellte aber schließlich seine Bemühungen ein, als er einsah, daß es keinen Zweck hatte. Ich habe in diesem Zusammenhang einmal genau die Fahrweise der beiden Rivalen beobachtet, und es war interessant, festzustellen, daß Farina auch im schärfsten Kampf einen absolut einwandfreien Stil fuhr, während Fangio in seiner völlig anders gelagerten Mentalität verschiedentlich Ecken als störend empfand und sie „abkürzte". Nicht viel anders ging es bei den Kampfhähnen Moss und Kling zu, die sich verbissen rundenlang um den dritten und vierten Platz schlugen, wobei keiner dem anderen einen Meter Boden schenkte. Wäh-



Die Rennwagen in der Startrunde des formelfreien Rennens. In Führung liegt Moss (6) vor Fangio (2), Gonzalez (12), Trintignant (14), Kling (4), Mieres, Farina, Bucci, Behra, Herrmann und Schell.



Bei den Qualifikationsläufen am Samstag, die entscheidend waren für den Startplatz, regnete es. Bayol, zur Zeit Gordinis erster Mann, sticht zu schnell in eine Kurve und fliegt raus. Dank der günstigen Beschaffenheit des die Rennstrecke umgebenden Geländes, kann er aber die Fahrt unversehrt fortsetzen.



Während Jean Behra, der im zweiten Lauf des Gran Premio von Buenos Aires reichlich nervös wirkte, sich dreht und die Strecke verläßt, zieht Harry Schell mit seinem Maserati auf der Innenbahn vorbei. Schell, der bereits bei seinem Husarenritt in Barcelona eine gute Form zeigte, hat sich weiter verbessert. Alle Fotos: Molter

Meisterhaft nimmt hier Giuseppe Farina mit seinem 3-Liter-Ferrari trotz regennasser Bahn eine Kurve. Der jetzt 48jährige Italiener begeisterte durch seinen sauberen und gleichmäßigen Fahrstil. Das noch nicht völlig abgeheilte Bein zum Schutz gegen die Hitze in Asbest gehüllt, fuhr er im ersten Lauf ein großartiges Rennen.



rend bei dem Wagen von Moss in den letzten Runden die linke Vorderradbremse blockierte, war Kling wieder einmal durch eine für den Zuschauer nicht feststellbare Motorstörung gehandicapt, die sich im zweiten Lauf noch stärker auswirkte. Herrmann mischte am Anfang ganz schön mit, fiel aber dann aus. Eine Ölabsaugpumpe arbeitete nicht, so daß Öl austrat, das die Hinterräder verschmierte. Der Benjamin der Mercedes-Mannschaft drehte sich deshalb schon gleich am Anfang, arbeitete sich wieder auf den neunten Platz vor und mußte schließlich doch endgültig aufgeben.

Farinas großartiger Leistung blieb der Erfolg versagt. Nach einem schlechten Start im zweiten Lauf fuhr ihn der wilde Pablo Birger in der dritten Runde an. Farina drehte sich, konnte zwar die Fahrt fortsetzen, übergab aber seinen Wagen in den Boxen resigniert an Gonzalez, der den Dreiliter noch ganz schön nach vorne brachte. Man sollte Leute wie Birger, die anscheinend jedes Maß verlieren, wenn sie am Steuer eines Rennwagens sitzen, wenigstens in internationalen Rennen nicht starten lassen. Übrigens nennt in Argentinien Gonzalez niemand „Puma", sondern „Wasserkopf". Ein Wort noch über Jean Behra: ich bin der letzte, der den Franzosen nicht nett findet, aber was man nun nicht mehr übersehen kann, sind seine sich regelmäßig wiederholenden „Antupfereien". Im ersten Rennen tupfte er Kling ins Heck, im letzten Gran Premio räumte er seinen vor ihm liegenden Stallkameraden Menditeguy unsanft aus dem Weg. Beide Male entschuldigte er sich hinterher in aller Form, aber was nützt das dann noch!

Die klare Niederlage der Mercedes im ersten Lauf schob Uhlenhaut auf die verwendeten Reifen. In der Pause wurden deshalb die 9-mm-Nürburg-Reifen gegen gesommerte 6,5-mm-Monza-Reifen ausgewechselt, wodurch der Mercedes-Benz 2,5 bis 3 Sek. pro Runde schneller wurde und auch in den Kurven bessere Bodenhaftung hatte. Leider konnte die Bestätigung dieser Erklärung wegen Farinas Pech nicht angetreten werden. Jedenfalls gelang es Trintignant mit dem 2,5-Liter von Gonzalez — dem schnellsten Formel-1 von Ferrari — vom Mittelfeld bis dicht zu den führenden Mercedes-Benz von Moss und Fangio aufzuschließen. Wir wissen, daß Trintignant zwar ein sehr zuverlässiger Fahrer ist, aber nicht zur Klasse eines Fangio oder Moss gehört.

Moss, der sich anscheinend an das von Neubauer gegebene Zeichen „Regulare" (gleichmäßig) zu fahren, nicht hielt, überholte kurz vor Schluß Fangio. Dazu lag eigentlich kein Grund vor, da der Vorsprung des Engländers vor Trintignant in der Gesamtwertung bereits doppelt so groß war, daß sein zweiter Platz nicht mehr gefährdet werden konnte. Fangio war von diesem Vorgang anscheinend nicht sehr erbaut.

Der Rennverlauf:

1. Lauf: Moss übernimmt sofort die Spitze vor Fangio, Kling und Gonzalez auf dem 2,5-Liter-Ferrari. Auf den im Mittelfeld liegenden Farina achtet vorerst niemand. Während sich Fangio langsam seiner Position als Capitano bewußt wird und Moss näher auf den Leib rückt, fällt Kling etwas zurück. Da wird das Publikum auf Farina aufmerksam: systematisch, in einem sauberen, klassischen Stil — wenn man von klassisch überhaupt hier reden kann, dann bestimmt bei Farina — arbeitet er sich nach vorne. Nur 30 Runden sind zu fahren, und vom Start weg wurde ein mörderisches Tempo vorgelegt, aber Farina ist die Ruhe selbst. In der 3. Runde nimmt er bereits den vierten Platz ein. In der 8. Runde hat er sich an den doch etliche Meter vor ihm liegenden Kling herangearbeitet. Neubauer signalisiert Fangio die Gefahr, der auch prompt an Moss vorbeisticht und einen Zahn zulegt. Farina passiert Kling. Mit bewundernswerter Zähigkeit setzt der rote Ferrari den beiden silberfarbenen Maschinen nach. In der 17. Runde überholt er Stirling Moss und eine Runde später jagt er an Fangio vorbei, als der, alles riskierend, bedenklich ins Schleudern gerät. Ungestüm drängt nun Farina weiter nach vorn und siegt überzeugend. Sichtlich erschöpft, aber glückstrahlend erholt er sich wenig später in der Ferrari-Boxe für den zweiten Akt.

1. Farina (Ital.) Ferrari 3 Liter, 1:11:35,8 = 118,33 km/st; 2. Fangio (Arg.) Mercedes-Benz 3 Liter, 1:11:46,3; 3. Moss (Engl.) Mercedes-Benz 3 Liter, 1:12:01,2; 4. Kling (Deutschl.) Mercedes-Benz 3 Liter, 1:12:01,7; 5. Gonzalez (Arg.) Ferrari 2,5 Liter, 1:12:19,6; 6. Mières (Arg.) Maserati, 2,5 Liter. Schnellste Runde: Farina in der 5. in 2:19,5 = 121,46 km/st.

2. Lauf: Fangio schießt vor Moss los. Hinter ihnen folgen die Maserati von Mières-Menditeguy-Behra und Schell. Farina überläßt den 3 Liter Gonzalez, der scharf loslegt. Trintignant hat sich an den vor ihm liegenden vier Maserati vorbeigearbeitet und setzt sich in der 12. Runde an die dritte Stelle. Während Mières in der 13. Runde wegen Differentialschaden aufgibt, „verweist" wenige Runden später Behra Menditeguy auf die hinteren Plätze. Doch der neue Equipen-Chef von Maserati erfreut sich nicht lange seines Erfolges, sondern verläßt in der 18. Runde die Bahn, kann aber die Fahrt fortsetzen. Nun nimmt Schell, der sich in Buenos Aires in einer sehr guten Form zeigte, den vierten Platz ein. Kurz vor Schluß geht schließlich Moss an die Spitze, und dicht hintereinander beenden die beiden Mercedes und der Ferrari von Trintignant den zweiten Lauf.

1. Moss in 1:11:29,6 = 118,50 km/st; 2. Fangio in 1:11:32,6; 3. Trintignant (Ferrari 2,5) in 1:11:33,5; 4. Schell (Maserati) in 1:12:03. Schnellste Runde: Moss mit 121,46 km/st.

Gesamtergebnis:

1. Fangio (Arg.) Mercedes-Benz 3 Liter, 2:23:18,9 = 118,23 km/st;
2. Moss (Engl.) Mercedes-Benz 3 Liter, 2:23:30,8;
3. Trintignant (Fr.) Ferrari 2,5 Liter, 2:23:53,1;
4. Kling (Dtschld.) Mercedes-Benz 3 Liter, 2:24:17,5;
5. Behra (Fr.) Maserati 2,5 Liter, 2:24:41,2.

Günther Molter



Dicht hintereinander drehen die beiden 3-Liter-Mercedes-Benz ihre Runden. Hier liegt noch Fangio in Front, aber in der vorletzten Runde überholt Moss den Chueco und gibt die Spitze bis ins Ziel nicht mehr ab.

Runde um Runde

Eingehende technische Untersuchungen durch Direktor Uhlenhaut und Motoreningenieur Lamm nach dem Rennen am 16. Januar in Buenos Aires haben ergeben, daß die von den Fahrern vermutete Dampfblasenbildung nicht möglich war. Sinkt zum Beispiel vor den Kurven die Leistung der mechanischen Brennstoffpumpe und damit der Brennstoffdruck etwas ab, dann fördert sofort die elektrische Pumpe und gleicht den Druck wieder aus. Durch den im gesamten Kraftstoffleitungssystem herrschenden Arbeitsdruck kann es selbst bei tropischen Temperaturen von 55 Grad nicht zur Dampfblasenbildung kommen. Entsprechende Versuche wurden in Untertürkheim durchgeführt. Das von einigen Fahrern vermutete Aussetzen der Brennstoffpumpe hat eine in der fürchterlichen Hitze durchaus verständliche psychologische Ursache. Auch das Aufleuchten der roten Warnlampe bei Fangios Wagen ist technisch nur durch plötzliche Herstellung eines Kontaktes mittels Kondenswasser im Instrument zu erklären, das in der Hitze dann ziemlich schnell wieder verdunstete. Übrigens wurde auch der Motor des Wagens von Moss am Montag nach dem ersten Rennen überprüft und einwandfrei in Ordnung befunden. Inzwischen ist die Mercedes-Benz-Rennmannschaft glatt in Deutschland gelandet. Moss, der in Sebring einen Austin fährt, flog schon am 31. Januar zurück und befindet sich inzwischen schon wieder auf dem Wege nach Florida. Die deutschen Mercedes-Benz-Fahrer werden noch im Februar zum Mille-Miglia-Training nach Italien reisen und sich dann nach Monte Carlo begeben, um dort an Ort und Stelle den Grand-Prix-Kurs zu studieren, auf dem am 22. Mai der Große Preis von Europa für Rennwagen der Formel 1 veranstaltet wird.

*

Jaroslav Juhan, der sich beim 1000-Kilometerrennen in Buenos Aires mit seinem Porsche 550 so großartig schlug, wurde für dieses Rennen großzügig von dem Staatspräsidenten Guatemalas unterstützt. Das guatemaltekische Staatsoberhaupt will Juhan auch für seine im Frühjahr vorgesehene Europareise. bei der er eine Teilnahme an verschiedenen Sportwagenrennen plant, jede mögliche Hilfe gewähren. Juhan hat für den Namen Guatemalas in motorsportlicher Beziehung sehr viel getan. Inzwischen hat er seinen 550-Spyder in Buenos Aires verkauft.

*

Nach Beendigung der argentinischen Saison äußerte sich General Peron, daß beabsichtigt sei, den Gran Premio im nächsten Jahr Ende Februar durchzuführen. Zu diesem Zeitpunkt ist die Hitze nicht mehr so groß, wie Mitte Januar. Außerdem soll die Grand-Prix-Rundstrecke im Autodromo durch eine 2 km lange Gegengerade ergänzt werden, so daß höhere Enddurchschnitte gefahren werden können. Übrigens hat sich die offizielle Zeitnahme bei der Ausrechnung von Fangios Gesamtdurchschnitt im ersten Rennen geirrt. Er betrug nicht 120,87 km/st — wie im offiziellen Resultat gemeldet wurde — sondern 124,74 km/st.

*

Der AvD hat sich nun endgültig entschlossen, den diesjährigen Großen Preis von Deutschland für Rennwagen der Formel 1 auf dem Nürburgring durchzuführen. Der Große Preis von Berlin auf der Avus soll diesmal als international ausgeschriebene Konkurrenz für die großen Rennsportwagen ausgeschrieben werden. Nach Mitteilung des AvD hat die Werksleitung von Daimler-Benz die Teilnahme einer Werksmannschaft mit dem MB 300 SLR offiziell bestätigt.

*

Von der Maserati-Seite ist man gerne bereit, Hermann Lang für den Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring einen Formel-1-Rennwagen zur Verfügung zu stellen. Falls Lang sein Einverständnis erklärt, soll er genügend Zeit erhalten, um mit dem Maserati trainieren zu können . . . Willy Walb, heute bei der Stuttgarter Generalvertretung von VW als Kundendienst-Chefingenieur tätig, feiert am 12. März seinen 65. Geburtstag. Er trat 1914 bei Benz & Co. in Mannheim ein, fuhr 1921 sein erstes Avusrennen und betätigte sich weiterhin sportlich erfolgreich auf dem bekannten Benz-Tropfenwagen. Walb, der heute wohl älteste noch lebende Heckmotorfahrer, übernahm 1934 die Rennleitung bei der Auto Union. Wir gratulieren! . . . Der Automobil-Club von Cannes führt vom 3. bis 7. April seine achte Sonnen-Rallye durch. Zugelassen sind serienmäßige Tourenwagen und Spezial-Tourenwagen der Klassen bis 1000, 1000 bis 1300, 1300 bis 2000 und über 2000 ccm sowie Gran Turismo, Seriensport und eine Kategorie Sport International, offen für Fahrzeuge bis 1300, von 1300 bis 2000 und über 2000 ccm. Bei dieser Rallye sind 14 Etappen zu fahren. Zwischen Le Puy und Cannes ist eine Gleichmäßigkeitsprüfung zu absolvieren . . .

*

Die ONS hat bei ihrer letzten Tagung einige interessante Beschlüsse gefaßt. U. a. soll bei der FIA ein Antrag eingereicht werden, ab 1956 wieder eine Europabergmeisterschaft international auszuschreiben. In den Bestimmungen für die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft 1955 ist ein Langstreckenwettbewerb um den Pokal der ONS neu vorgesehen, für den ausschließlich von der FIA international genehmigte Rallyes gewertet werden. Um dem Formel-3-Sport wieder auf die Beine zu helfen, wollen AvD und ADAC 1955 drei Rennen für die Formel 3 ausschreiben. Bei genügender Beteiligung soll 1956 wieder eine Deutsche Meisterschaft in dieser Klasse veranstaltet werden. Für die Deutsche Automobil-Meisterschaft werden in insgesamt neun Wettbewerben 8 Läufe für die Klassen Gran Turismo und Seriensportwagen bis 1300 und 1600 ccm sowie 6 Läufe für die Rennsportwagen ausgeschrieben. Dabei bleibt es den Veranstaltern freigestellt, außerhalb der Meisterschaftswertung auch Wagen bis zu 2000 ccm starten zu lassen.

*

Die beiden deutschen Privatfahrer Heinrich Sauter und Graf Berckheim haben je einen Mercedes-Benz 300 SL bestellt und werden damit an der Mille Miglia teilnehmen.

*

Unsere zunächst mit Vorbehalt gegebene Meldung von der Verpflichtung des englischen Fahrer-Asses Hawthorn bei Vanderwell für den neukonstruierten englischen Vanwall-Grand-Prix-Wagen hat sich bestätigt. Außer Mike Hawthorn wird noch Peter Collins in diesem Jahr den Vanwall steuern. Mr. Vanderwell will zunächst mit 2 Wagen „einsteigen" und einen dritten bis zum Ende der Saison fertigstellen.

*

Auf dem Sportwagen-Sektor jedoch ist man in England, wie wir von unserem Korrespondenten Gordon Wilkins erfahren, mit Neukonstruktionen einige Schritte weiter. Coventry-Climax hat seinen 1100er Motor jetzt fertiggestellt und Cooper, Lotus und Kieft werden ihn verwenden. Bei einer Verdichtung von 8.8:1 (für 90 Oktan Treibstoff) soll die 1097 ccm-Maschine 76 PS bei 6100 Touren leisten und das maximale Drehmoment von 9.7 mkg bei 4750 Touren entwickeln. Dieser Motor wird in England käuflich sein; der angegebene Preis von 250 Pfund (knapp 3000.— DM) scheint uns allerdings etwas optimistisch. Interessanterweise plant Cooper, den Climax-Motor im Heck eines Sportwagens anzuordnen, ähnlich wie beim Porsche 550.

*

Die beiden nächsten internationalen Rallyes von Bedeutung: Die „Rallye Sestrière" in Italien vom 25. Februar bis 1. März und die „Rallye Lyon—Charbonnières" in Frankreich vom 18.—20. März. Bei beiden Veranstaltungen entscheiden rein sportliche Prüfungen über die Klassierung. Der Nennungsschluß für Sestrière ist bei Erscheinen dieses Heftes bereits abgelaufen (Nachnennungsschluß 10. 2.), für Lyon-Charbonnières ist es der 1. März. Wie üblich findet diese Rallye im französischen Zentralmassiv und im Jura statt, wobei als Startorte für die Anfahrt Calais, Lüttich, Baden-Baden, Paris, Lausanne, Lyon, Mailand, Nizza, Barcelona und Bordeaux vorgesehen sind. Die Streckenlänge beträgt etwas mehr als 2000 km. Unseres Wissens erstmals bei einer großen internationalen Rallye ist für die I., II. und III. Gruppe des FIA-Reglements (Touren- und Gran-Turismo-Wagen) eine Klasse „bis 500 ccm" vorgesehen! Die weitere Einteilung ist: bis 1000 ccm, bis 1300, bis 2000 und über 2000, dann bei den Sportwagen (Gruppe IV und V) bis 1000, bis 1600 und über 1600 ccm. Mehr als 150 Teilnehmer insgesamt sind nicht zugelassen. Die Rallye Lyon-Charbonnières gilt als eine der bestorganisiertesten Veranstaltungen; die einzelnen Etappen sind sehr kurz, so daß oft schon auf der normalen Strecke die Entscheidung fällt. Bei Punktgleichheit entscheiden die Zeiten von zwei Bergrennen.

Die Vorausschreibung zur Mille Miglia ist erschienen. Die Strecke wird die gleiche sein wie im vorigen Jahr, die Kategorien sind: Sport (Gruppe V). Gran Turismo und Modifizierte Tourenwagen. Die Kategorie Serien-Tourenwagen wird nur national gefahren. Was im vorigen Jahr nur bei den Rennsportwagen erlaubt war, gilt jetzt allgemein: man darf die Mille Miglia auch ohne „Passagier" bzw. Fahrer-Ablösung fahren. GUMO/R.v.F.

Wenn unterwegs die Grippe kommt

Ja, das kennen Sie ja: erst schippert's einen, dann läuft es einem kalt den Buckel runter, man nimmt das zur Kenntnis, indem man niest, und hat dann am Abend einen Kopf, bei dem entweder das Hirn zu groß, der Schädel zu klein oder beides zu schwer ist, und vor lauter Jammer darob fängt dann auch noch die Nase an, ganz leise, aber um so intensiver zu weinen...

Und wie das nun mal im Leben so ist, kommt selten so was, wenn man es tatsächlich gebrauchen kann — etwa zum Begräbnis von Tante Friederike, der nunmehr Hochseligen, sondern ausgerechnet, wenn man unterwegs ist und am nächsten Morgen eine wichtige Besprechung oder sonst etwas Unaufschiebbares hat.

Früher, als man noch mit der Postkutsche reiste und über entsprechend viel Zeit verfügte, nannte man das die „spanische Krankheit", legte sich drei Tage mit einer Pulle Kognak ins Bett und spielte todkrank. Als dann dafür der Name „Influenza" und dagegen das Aspirin erfunden wurde, schluckte man vor lauter Begeisterung viel zu hohe Dosen, kochte hinterher im Bett sozusagen gar und war am nächsten Morgen schlapp wie eine Wäscheleine bei Dauerregen.

Heute macht man das anders. Ich mache rechtzeitig Schluß — nicht mit mir, sondern mit der Fahrerei — beschaffe mir aus einer Apotheke eins der modernen Kombinationspräparate, die nicht durch hohe Dosen, sondern durch optimale Mischung entsprechender Komponenten wirken, und ziehe solchermaßen beladen ins Hotel. Hat man nicht den richtigen Appetit, so stelle man sich ein Menü zusammen, das die schlappgewordenen Geschmackspapillen auf der Zunge wieder zur Räson bringt, und schlucke hinterher das Teufelszeug. Und dann spüle man ausgiebig nach: mit einer Trockenbeeren-Spätlese, einem Originalkellerabzug oder so, damit die belebende Wirkung des Medikamentes wieder eliminiert wird.

So ein Verfahren ist zwar nicht ganz billig und auch nicht „kassenüblich" — aber es hilft.

Schwüre soll man tunlichst vermeiden: vor Gericht, weil die anderen dort schon vorher vom Gegenteil überzeugt sind, vor den Damen, weil man sich da lächerlich macht, und auch bei der Empfehlung eines Geheim-, Leib- und Magenmittels — weil es bei dem, der es daraufhin probiert, genau danebenhaut. Aber empfehlen darf man. Das ist unverbindlich und läßt immer noch eine Hintertür offen. Und so ist's mit dem Thomapyrin, das ich in so einem Falle benütze. Das erfrischt und belebt zu gleichen Teilen, da es nicht nur die Schmerzen kupiert, sondern auch innere Verspannungen der Blutgefäße löst und demzufolge den Kopf „frei" macht. Wieviel man nun nimmt, das ist individuell verschieden. Mit 2 Tabletten kommt man meistens aus. Allenfalls nimmt man nach einem handfesten Frühstück nochmals die gleiche Dosis — allerdings ohne Alkohol. Hilft das dann immer noch nicht, ja, dann sollten Sie liegenbleiben, weil Sie in so einem Zustande weder auf die Straße noch zu einer Konferenz, sondern ins Bett gehören!

Das erprobte für Sie: *Ulrich Sempert*

Ist der Bundesverkehrsminister taub?

Die Verzögerung der parlamentarischen Behandlung des Verkehrsfinanzgesetzes und damit die Gefahr, daß wiederum ein ganzes Baujahr dem Straßenbau verlorengeht, läßt den Zeitpunkt absehen, an dem die Verkehrsanforderungen unserer stetig wachsenden Wirtschaft weder von der Straße noch von der Schiene erfüllt werden können.

In eindringlichen Vorschlägen hat die Wirtschaft immer wieder darauf hingewiesen, daß es ein Gebot der Stunde sei, die Verkehrsinvestitionen vor Anlauf der Rüstung tatkräftig zu fördern und damit die Rückstände sowohl bei der Straße als auch bei der Schiene zu beseitigen. Sie hat nachdrücklich mit handfestem Zahlenmaterial nachgewiesen, daß angesichts des bisherigen Aufkommens an Abgaben des Kraftverkehrs sowie des aus dem Verkehrsfinanzgesetz zu erwartenden Mehraufkommens eine sichere Deckung durch ordentliche Haushaltmittel zu erwarten ist. Auch der mit der Wirtschaft übereinstimmende Antrag der FDP-Fraktion an den Bundestag, den Straßenbau durch eine Vorfinanzierung über Schatzanweisungen, die die Billigung der Bankkreise gefunden hat, zu finanzieren, zeigt deutlich das Bestreben, daß man endlich über den fruchtlosen theoretischen Wettbewerbsstreit zwischen Schiene und Straße hinaus zu realen Forderungen übergeht.

Ebenso dürfte die Erklärung des Ministerialdirektors Oeftering, daß sich das Bundesfinanzministerium für eine volle Zweckbindung der aus dem Verkehrsfinanzgesetz aufkommenden Mittel für Verkehrsinvestitionen einsetzt, endlich den Weg öffnen für eine aktive Verkehrspolitik, die eine möglichst rasche Beseitigung der Rückstände bei Schiene und Straße gewährleistet.

Bisher sind aber alle Vorschläge im Bundesverkehrsministerium auf taube Ohren gestoßen. Wer den Haushaltsvoranschlag dieses Ministeriums hinsichtlich des Verkehrs näher untersucht, wird feststellen müssen, daß im Haushaltsplan für 1955 die Ausgaben für den Verkehr sogar um einige Millionen DM gekürzt wurden. Das in Köln vom Bundesverkehrsminister in aller Öffentlichkeit verkündete Straßenbauprogramm von 2,3 Md. DM jährlich ist im neuen Haushaltsplan überhaupt nicht berücksichtigt worden.

Wie lange, so fragt man sich, wird der Bundesverkehrsminister die Dinge so treiben lassen. Dabei ist nicht nur die Ordnung des Verkehrs in Frage gestellt. Es ist bekannt, daß der Bundeskanzler die augenblickliche Preisentwicklung mit großer Sorge verfolgt. Niemand wird leugnen wollen, daß eine Reihe der vor einem Jahre vorgeschlagenen Gesetzesmaßnahmen wie Beförderungsverbote für Massengüter und Steuererhöhungen um das Fünffache im Werkfernverkehr usw. mit einem Wunsche nach Preisstabilisierung nicht zu vereinbaren ist, zumal diese sich primär auf die Baukosten und Lebensmittelkosten und damit auf die Lebenshaltung der breiten Masse auswirken.

Die Allgemeinheit fragt daher mit Recht, warum der Bundesverkehrsminister noch immer eine übergroße Energie darauf verschwendet, Gesetzentwürfe, die weitgehend als überholt gelten müssen, ohne Einschränkung zu verteidigen, statt sich und das Kabinett für ernste Gegenvorschläge der Bundestagsabgeordneten und der Öffentlichkeit zu interessieren. *Forum*

Biographien alter Autos

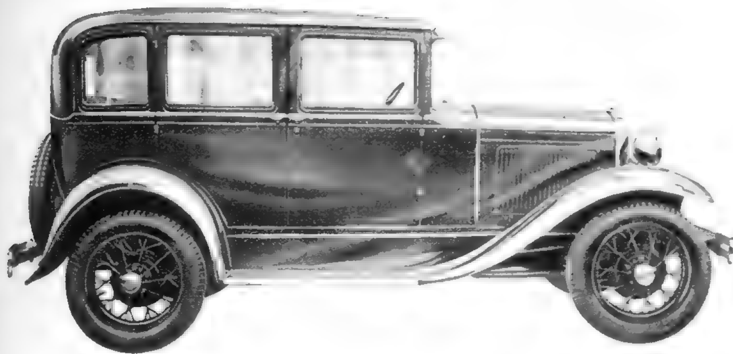
24. Ford A-Modell

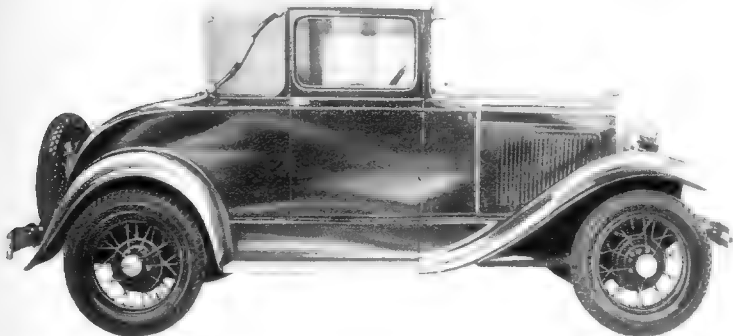
Die bisher zweifellos größte öffentliche Demonstration anläßlich der Einführung eines neuen Wagens fand im Dezember 1927 statt, als Henry Ford sein neues A-Modell vorstellte. Nachdem wochen- und monatelang die unwahrscheinlichsten Gerüchte über technische Einzelheiten und Aussehen des zu erwartenden Modells durch die Weltpresse gegangen waren und eine Sensation ersten Ranges versprachen, drängten sich am Tage der Enthüllung Zehntausende in den Ausstellungsräumen, so daß Polizei einschreiten mußte. Neben dem Lindberghflug war der neue Ford das Ereignis des Jahres. Sein Vorgänger, das T-Modell, von dem in 19 Jahren immerhin 15 Millionen Stück gebaut worden waren, beherrschte bis dahin schließlich absolut den amerikanischen Markt.

Im Deutschland der ersten Nachkriegszeit hingegen war das T-Modell kaum in Erscheinung getreten. Man wußte zwar von seinem fabelhaften Erfolg in Amerika, doch gefahren wurde es hierzulande nur selten, schon deshalb, weil die Einfuhr amerikanischer Wagen erst 1925 freigegeben wurde. Ford eröffnete alsbald in Berlin eine Zweigstelle für den Import fertiger Wagen und Traktoren und Anfang 1926 am Berliner Westhafen ein Ersatzteillager, dem ein Montagebetrieb angegliedert wurde. Wenn auch im ersten Jahr schon 5135 Fahrzeuge, übrigens vornehmlich von dem sehr preiswerten Eintonner, verkauft worden sind, so fielen diese doch im Rahmen des Gesamtmarktes kaum ins Gewicht. Dazu lag das 2,9 Liter-T-Modell steuerlich zu ungünstig, und das Publikum war bei Wagen solcher Größe bereits „schnittige" und teuere Karosserien gewöhnt.

In Amerika aber waren 1923 über 2,2 Millionen T-Modelle hergestellt worden und nichts schien darauf hinzudeuten, daß dies der Höhepunkt eines Produktionserfolges sein sollte, wie ihn die Automobilindustrie niemals wieder erreichte. Denn mittlerweile vollzog sich ein Wandel, der vier Jahre später das Ende eines Autos brachte, welches nicht nur die Lebensgewohnheiten einer ganzen Nation geändert, sondern mit seinen Produktionsmethoden auch die gesamte industrielle Entwicklung der Welt nachhaltig beeinflußt hatte. Und da inzwischen Millionen Autos, insbesondere T-Modelle, verkehrten, war ein weitverzweigtes, befestigtes Straßennetz entstanden. Das T-Modell, vorzugsweise auf den Gebrauch des Farmers zugeschnitten, war daraufhin ein Anachronismus geworden, ein Überbleibsel aus der Zeit unpassierbarer Straßen und abgelegener Bauernhöfe. Angesichts des ungeheuren wirtschaftlichen Aufstiegs begann man, in der Qualität des benutzten Automobils einen Beweis des persönlichen Erfolges zu sehen. Der Besitz eines dahinschaukelnden schwarzen T-Modells aber wurde zum öffentlichen Bekenntnis des Mißerfolgs. Schließlich gab es ja bereits besser aussehende Zweithandwagen modernerer Konstruktion für weniger Geld.

Ein bedeutsamer Umstand, der das Ende des T-Modells beschleunigte, war der um 1925 plötzlich einsetzende trend zur Farbe. Wenige Jahre vorher hatte Kettering bei Oakland, einer inzwischen aufgegebenen Marke der General Motors Corporation, das Duco-Lackierverfahren auf Nitrozellulosebasis eingeführt, das ganz neue Möglichkeiten in der farblichen Behandlung eröffnete. Wie dieses den Verkauf fördern könnte, begriff vor allem auch Knudsen, ehemaliger Produktionschef von Ford, der Anfang der zwanziger Jahre zu General Motors hinübergewechselt war. Ford selbst aber glaubte, seiner schwarzen Einheitsfarbe treu bleiben zu müssen. Dieser Knudsen hatte es sich bei GM zur Aufgabe, ja geradezu zu seinem Hobby gemacht, den bis dahin keine sonderlich bedeutende Rolle spielen-





Ford A-Modell 1930 als zweisitziges Cabriolet (mit zwei aus dem Heck herausklappbaren Notsitzen) und als viertürige Limousine („Fordor").

den Chrovrolet hochzubringen. Er setzte ihn genau dort ein, wo auf dem Preisfeld zwischen dem T-Modell und dem nächst teuereren Wagen eine ziemliche Lücke klaffte, und brachte einen preiswerten, dem Stand der Technik entsprechenden OHV (!)-Vierzylinder-Wagen, der in verschiedenen Farben geliefert wurde und gefälliger in der Form, aber nur wenig teurer war als das T-Modell. Der geschäftliche Erfolg ließ nicht auf sich warten. Im gleichen Maße, wie die Verkäufe Chevrolets zunahmen, gingen die von Ford zurück, und schon 1925 hatte ersterer den anderen von der Spitzenposition am Markt verdrängt. Daran konnte auch eine im vorletzten Produktionsjahr noch einmal vorgenommene äußere Überarbeitung des T-Modells nichts mehr ändern. Ford mußte sich damit abfinden, daß dessen Zeiten endgültig vorbei waren, und Ende Mai 1927 schloß er sein Werk für fast ein halbes Jahr. Mit einem Kostenaufwand von rund 25 Millionen Dollar wurde die Produktion auf das neue A-Modell umgestellt. Inzwischen freilich machten zahlreiche Fordhändler Bankrott, weil sie nichts zu verkaufen hatten, und an die hunderttausend Lohnempfänger bei den Fordwerken und der Zulieferindustrie waren in ihrer Existenz hart bedroht. Ungezählte Menschen hatten plötzlich direkt oder indirekt unter den Auswirkungen der Starrheit einer bis ins Äußerste spezialisierten und rationalisierten Massenproduktion und der Beharrlichkeit eines sonst so fortschrittlichen Industrieführers zu leiden. Als dann endlich die Produktion des neuen Modells anlief, konnte man der sofort einsetzenden, riesigen Nachfrage erst nach Monaten gerecht werden, und wieder profitierte davon Chevrolet.

Auch der Berliner Betrieb wurde im August 1927 stillgelegt. Ein Jahr später wurde dann die Montage des neuen A-Modells aufgenommen, und es zeigte sich, daß dieses auch in Deutschland gut zu verkaufen war. 1929 wurden bereits 10 238 Wagen montiert, womit die Kapazität des Berliner Betriebes erschöpft war. So plante man, eine regelrechte Produktion einzurichten und Henry Ford selbst legte am 2. Oktober 1930 den Grundstein zu den Kölner Fordwerken, nachdem sich Hamburg durch weniger großzügige Angebote eine bedeutende Chance hatte entgehen lassen. Trotz der allgemeinen Depression verließ am 4. Mai 1931 schon das erste A-Modell das Kölner Band.

Sicher, das A-Modell war kein besonders moderner Wagen, aber es war doch ein bedeutender Fortschritt gegenüber dem T-Modell. Immer noch hatte es jene um die Jahrhundertwende dem buggy entlehnte Querfeder vorn und hinten — sie sollte erst 1947 bei der Detroiter und 1952 bei der Kölner Produktion verschwinden — und der Motor war ein sehr konventioneller, seitengesteuerter, auf 4,22 verdichtender Vierzylinder von 98,4 mm Bohrung und 108 mm Hub. Aber er hatte eine bemerkenswert flach verlaufende Drehmomentkurve und im weiten Bereich von 2000 bis 2600 U/min standen 40 PS Höchstleistung zur Verfügung. Nur 9,6 m/s betrug die Kolbengeschwindigkeit bei Höchstdrehzahl, die einer Geschwindigkeit von etwas über 100 km/st entsprach. So besaß dieser Wagen — er wog als Limousine nur wenig über 1000 kg — einen für damalige Begriffe ungewohnten Abzug, er konnte nahezu schaltungsfrei gefahren werden und seine Verschleißfestigkeit wurde sprichwörtlich. Technische Zweckmäßigkeit in scheinbarer Primitivität war gepaart mit einer höchst präzisen Fertigung, das Ergebnis war ein betriebsbilliges, unverwüstliches Alltagsfahrzeug. Mit einem Radstand von 2630 mm und einer Spurweite von 1422 mm war Platz für 4 bis 5 Personen geboten. In seiner hervorragenden Schaltbarkeit, in der Leichtgängigkeit von Lenkung und Kupplung stach es höchst vorteilhaft vom deutschen Normalauto dieser Jahre ab.

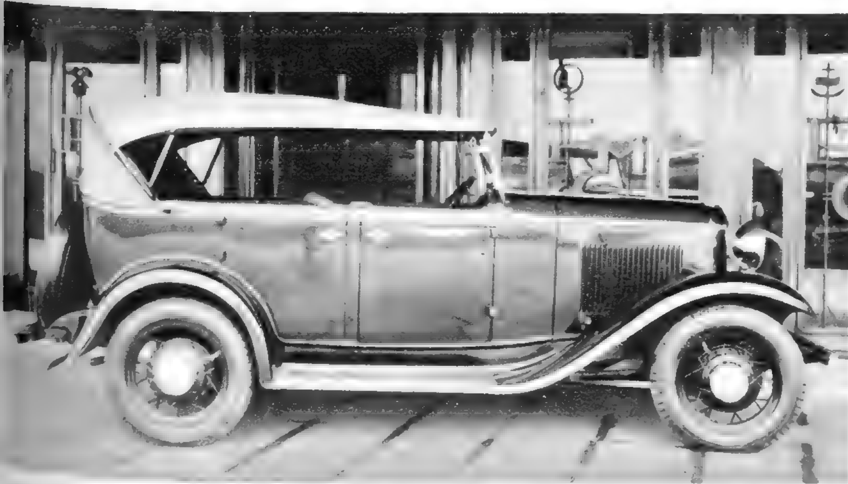
Natürlich hatte das A-Modell auch seine Fehler. Sie lagen hauptsächlich in der starken Neigung zu seitlichen Schwankungen, die symptomatisch für die Querfedern waren und vor allem von empfindlicheren Menschen sehr lästig empfunden wurden. Immerhin ließ sich nicht bestreiten, daß diese Achsaufhängung die bis dahin übersichtlichste und billigste war, was allein schon ihre lange Beibehaltung rechtfertigte. Bei seinen vielen Vorzügen war es kein Wunder, daß sich dieser Wagen trotz seines steuerlich ungünstigen Hubraums bald auch in unserem Lande einer großen Anhängerschaft erfreute. Um übrigens den steuerlichen Nachteil auszugleichen, gab es für den europäischen Kontinent das Modell AF mit einem Motor kleinerer Bohrung (2 Liter, 28 PS).

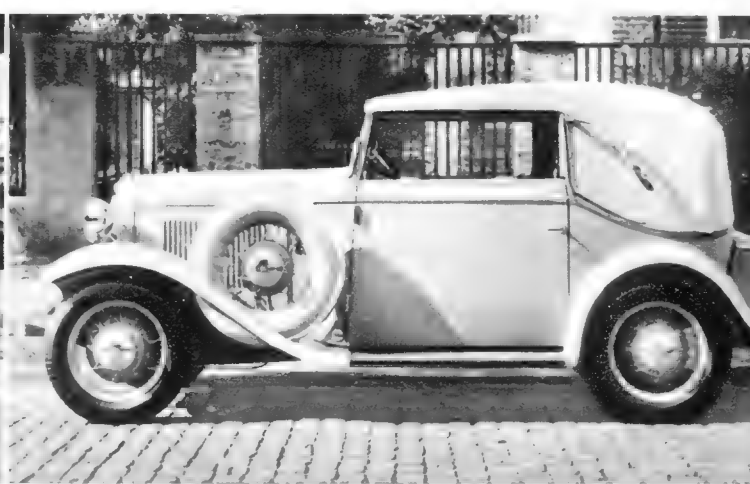
Inzwischen kam Chevrolet 1929 mit seinem berühmten, bis heute fortentwickelten, damals 46pferdigen 3,2 Liter-Sechszylindermotor heraus, auf den Ford 1931 zunächst mit dem sogenannten verbesserten A-Modell antwortete. Letzteres war eine modernisierte Version mit abgerundeten Konturen, tiefer herabgezogenem Kühler, nach hinten verlegtem Kraftstofftank und einem jetzt 50 PS leistenden Motor, dessen Verdichtung auf 4,6 und dessen Drehzahl auf 2800 U/min erhöht worden war. Doch der Chevrolet wurde laufend verbessert, und so sah sich Ford gezwungen, auch dieses verbesserte A-Modell nach einer Gesamtproduktion von 4,5 Millionen Stück aufzugeben und 1932 den denkwürdigen Schritt zum V 8-Motor zu tun. Dieser — er leistete anfänglich 65 PS — kam in das gleiche Fahrgestell, und auch die Karosserie unterschied sich äußerlich nicht vom Vierzylinder-Modell, das noch einige Zeit neben dem V 8 weitergebaut wurde. In Köln übrigens wurde der Vierzylinder noch bis 1936 in der Gestalt des Typs „Rheinland" beibehalten, und als Triebwerk für den berühmten BB-Lastwagen findet man ihn sogar heute noch.

Auf das A-Modell war noch etwas vom Geiste des Ford-T übergegangen. Wenn ihm auch zwischen diesem und dem V 8 nur ein verhältnismäßig kurzes Leben beschieden war, so war es doch ebenfalls ein Pionier in der Motorisierung der Welt. Nicht zuletzt gilt dies für Rußland, wo sich, vom lizenzierten Nachbau des A-Modells ausgehend, eine keineswegs unbeachtliche eigene Automobilindustrie entwickelte. Mit dem A-Modell von Ford war eines der letzten Automobile vom Markt verschwunden, das in seiner einfachen, aber ingeniösen Konzeption noch von seinem Besitzer selbst repariert werden konnte. Heinrich Hauser setzte ihm Anfang der dreißiger Jahre in „Feldwege nach Chikago" ein reizendes literarisches Denkmal.

Curt G. Weber

Verbessertes Ford A-Modell 1931/32 als offener Tourenwagen mit Allwetterverdeck und als zweifenstriges Cabriolet. In äußerlich gleicher Ausführung lief dann auch der V 8 an. Interessant war nebenbei die sukzessive Reduktion der Felgendurchmesser von 21 Zoll 1928, 19 Zoll 1930, 17 Zoll 1933, 16 Zoll 1937 bis auf 15 Zoll heute.





Aufgepicktes

Die Landesverkehrswacht Bayern hat etwas geleistet, nein, sie hat sich etwas geleistet. In einer Resolution (wenn man dieses Wort schon hört!) hat sie das bayerische Innenministerium aufgefordert, die sogenannten Auto-Stop-Strecken wieder einzuführen, die im allgemeinen Sprachgebrauch ganz richtig als Autofallen bezeichnet werden. Nachdem auf solche Autofallen in Bayern seit geraumer Zeit verzichtet wird, kann man da nur sagen: Wenn über eine dumme Sache endlich Gras gewachsen ist, kommt sicher ein Kamel gelaufen, das alles wieder runterfrißt. — Der ADAC-Gau Südbayern hat in scharfer Form gegen diese komische Resolution Stellung genommen. Sie war nämlich bezeichnenderweise ohne Beteiligung der dem Vorstand der Landesverkehrswacht angehörigen Vertreter des ADAC gefaßt worden.

*

Weitere Nachrichten aus Bayern. Der Staatssekretär im Justizministerium, Kurt Eilles (Bayernpartei), kündigte eine wesentliche Einschränkung der Zahl der Gerichte in Bayern an. In diesem Zusammenhang verkündete Herr Eilles, er wolle bei Gnadenerweisen im Interesse der Sicherheit der Rechtspflege „auf bestimmten Gebieten sehr zurückhaltend" sein. Dazu gehörten seiner Ansicht nach vor allem Kraftfahrzeug-, Sittlichkeits- und Eigentumsdelikte. So stand es zu lesen in der „Aichacher Zeitung" vom 5. Februar, die sich ihrerseits auf den Informationsdienst der Bayernpartei beruft. Wir wollen uns gut merken, welchen kriminellen Elementen der Staatssekretär im bayerischen Justizministerium seine besondere Aufmerksamkeit zu widmen gedenkt: vor allem den Kraftfahrern, den Sittlichkeitsverbrechern und den Dieben.

*

Beileibe nicht von allen Polizeiaktionen kann man behaupten, daß sie besonders sinnvoll wären. Was die hessische Polizei aber derzeit macht, scheint uns wirklich sehr vernünftig. Sie setzt bei Dunkelheit Streifen ein, die speziell solche Kraftfahrzeuge anhalten, deren Scheinwerfer blenden. Der Fahrer erhält einen „Mängelzettel", dessen Kopie bei der Polizei verbleibt. In vier Tagen muß der Fahrer die Mängel bei einem Elektrodienst oder einer anerkannten Kundendienstwerkstatt beseitigen und sich dieses auf dem Formular bestätigen lassen. Nach einer Woche muß der Mängelzettel an die ausfertigende Polizeidienststelle zurückgesandt sein. Die Zulassungsbehörden werden bei diesem vereinfachten Verfahren nur dann in Kenntnis gestzt, wenn sich der Fahrzeughalter dieser Pflicht entzieht. Diese Polizeiaktion ist schon deshalb bemerkenswert, da sie auf eine Bestrafung weniger als auf eine Behebung der festgestellten Mängel Wert legt. Schade, daß wir den Namen des Oberpolizisten nicht kennen, der sich diese Geschichte ausgedacht hat. Wir hätten ihm gern ein Kränzchen gebunden aus Dankbarkeit darüber, daß es auch „solche" gibt.

*

Wir tun dies nämlich gern, auch wenn wir weithin nur für ewige Meckerer gehalten werden. Dank und Anerkennung gebührt beispielsweise auch dem Schrankenwärter Karl Bettels aus Algermissen bei Hildesheim, früher offenbar ein in der Sportwelt bekannter Fußballspieler. Ein 16jähriger Motorradfahrer prallte bei Glatteis gegen Bettels' geschlossene Schranke und flog über diese auf die Schienen, während das Motorrad unterhalb der Schranke auf ihn zurutschte. Geistesgegenwärtig riß Schrankenwärter Bettels den besinnungslosen Motorradfahrer von den Schienen, zog das Motorrad weg — und schon raste der Eilzug vorbei. Der Verunglückte kam mit leichten Verletzungen davon, ohne Bettels liefe er heute als toter Mann herum.

*

Sehr, sehr weit muß man gehen, um zu hören, daß auch mal ein Fußgänger verurteilt wird, der einen schweren Kraftfahrzeugunfall verschuldete. Da muß man nämlich gleich bis nach Wien gehen. Dort war ein 54jähriger Fußgänger achtlos schräg über die Straße gelaufen. Als er etwa in der Mitte angelangt war, hupte ein herankommender Rollerfahrer. Der Mann blieb stehen, entschloß sich dann aber plötzlich, doch noch vor dem Roller vorbeizuspringen. Dessen Fahrer stürzte und erlitt einen tödlichen Schädelbasisbruch, auch der Fußgänger erlitt schwere Knochenbrüche. Jetzt stand er vor einem Schöffensenat, der unter Vorsitz von Landgerichtsrat Dr. Weleba tagte. Typische Entschuldigung des Fußgängers: „Der Roller fuhr eben zu schnell, sonst hätte er doch noch bremsen können!" Der Roller war nach übereinstimmenden Zeugenaussagen keineswegs sonderlich schnell gefahren. Das Gericht verurteilte den Fußgänger zu einer „unbedingten Strafe von 4 Monaten strengen, verschärften Arrestes". Und das sagte Dr. Weleba: Der Fall ist nicht etwa deshalb ungewöhnlich, weil der „gehtechnische Fehler" — wie sich der Sachverständige ausdrückte — einmalig kraß gewesen wäre. Im Gegenteil, so, wie sich dieser Mann verhielt, unaufmerksam und im kritischen Augenblick unentschlossen, so verhalten sich heutzutage leider viele Straßenpassanten. Staatsanwalt Dr. Breycha war der gleichen Meinung: Auch der Fußgänger müsse endlich einsehen, daß er sich ebenso wie die anderen Verkehrsteilnehmer auf der Straße vorschriftsmäßig zu verhalten habe. — Wie gesagt, bis nach Wien mußten wir da gehen.

*

Kehren wir heim ins Reich. Nach Pforzheim. Dort hatte sich ein zwanzigjähriger Motorradfahrer vor dem Jugendschöffengericht wegen fahrlässiger Tötung zu verantworten. Er hatte an einem Novemberabend einen gehbehinderten Mann angefahren, wobei dieser tödlich verletzt wurde. Der Beschuldigte machte geltend, daß er höchstens mit 40 km/st gefahren sei, doch mußte er sich vom Vorsitzenden Dr. Piesch sagen lassen, daß der Verdacht, er sei schneller gefahren, deshalb bestehe, weil „die heutige Jugend doch den Geschwindigkeitsfimmel habe". Strafe: 4 Monate Gefängnis mit vierjähriger Bewährungsfrist, 200 DM Geldbuße, Führerscheinentzug. Letzteres traf den Beschuldigten besonders schwer. Aber der Dr. Piesch war auch hier um eine Antwort nicht verlegen: „Die Väter sind schon vor 100 Jahren zu Fuß nach Pforzheim gegangen."

*

Daß selbst die Polizei betrunken durch die Gegend fährt, ist ja nun wirklich ein sehr seltener Fall. In Essen passierte es vergangenen September. Als dort am frühen Morgen ein Funkstreifenwagen verunglückte, mußte man feststellen, daß sowohl der Fahrer wie sein Kommandant an die 2 Promille Alkohol im Blut hatten. Sie müssen ins Gefängnis und dürfen vorerst nicht mehr fahren. — Zeitungsberichte hierüber sind uns recht zahlreich zugesandt worden, meist mit mehr oder weniger hämischen Bemerkungen. Ja, ja, „die" Polizei! — Dazu wäre etwas zu sagen. Die beiden Leute wurden mit Recht bestraft. Polizisten aber sind Menschen wie du und ich. Wenn da einer persönlich mal Dummheiten macht, dann ist das noch lange nicht „die" Polizei. Das darf man allenfalls dann sagen, wenn gewisse Dummheiten und Schikanen im polizeilichen Vollzugsdienst als symptomatisch gelten können. Beim Essener Peterwagen war dies zweifellos nicht der Fall.

Kommentarloses Zitat aus der Düsseldorfer Hausbesitzer-Zeitung: „Man hat es aber auch dem Verkehr etwas leicht gemacht. Jedermann, der nach Zahlung der ersten Rate in seinen mit oder ohne Eigentumsvorbehalt gekauften Kraftwagen steigt, erwirbt mit dieser Handlung das uneingeschränkte Recht, sich unter Beachtung einiger roter und grüner Ampeln am Straßenverkehr zu beteiligen, diesen zu stören, zu hemmen oder sogar zu verstopfen. Eine Gebühr wird nicht erhoben, alles ist kostenlos für ihn; er darf mit seinen Motorgeräuschen und -gerüchen die Stadtbewohner ärgern, er darf die mit dem Gelde der Hausbesitzer erbauten Straßen mißhandeln, er darf an jedem fremden Bürgersteig halten, er darf den immerhin sich in der überwiegenden Mehrheit befindlichen Fußgängern die Überschreitung einer Verkehrsstraße unmöglich machen, kurz und gut, er darf dies alles, ohne der Gemeinde für die Anlage von Parkplätzen einen einzigen roten Heller zu bezahlen. Er hat nicht einmal die Pflicht, für seinen Wagen einen Stall zu bauen. Niemand darf ihn hindern; selbst der Tierschutzverein ist für den sog. ‚Blechesel' nicht zuständig."

*

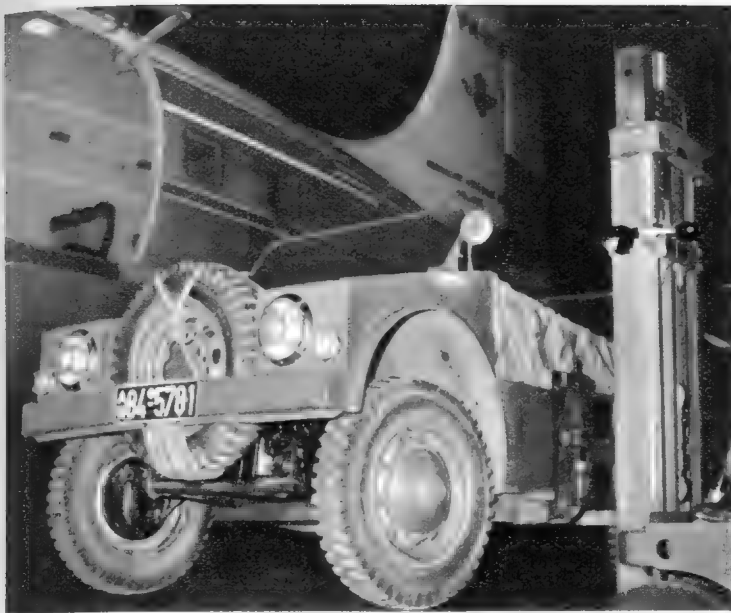
Über diesen zeternden Hausbesitzer-Vereinsfunktionär, der zweifellos nicht ganz bei Trost ist, kann man wohl ruhig zur Tagesordnung bzw. zu einer ernsteren Sache übergehen. Viele Ortsdurchfahrten sind derart eng und unübersichtlich, daß der Bau von Umgehungsstraßen zur zwingenden Notwendigkeit wurde. Diesbezügliche Pläne scheitern keineswegs immer nur an den fehlenden Geldmitteln, sondern nicht selten daran, daß sich Gemeinden und Geschäftsleute dagegen sträuben. Sie fürchten nämlich einen geschäftlichen Ausfall. Dieses Argument beruht auf einer völligen Verkennung der Tatsachen. Die engen Hauptstraßen sind zu manchen Zeiten derart belebt, daß weder der Fußgänger Lust hat, sie zu überqueren, noch der Kraftfahrer, sie zu durchfahren oder dort zu parken. Am Schluß geht alles lieber in Geschäfte und in Gasthäuser, die außerhalb der Ortsmitte liegen. Wenn diese aber durch Umgehungsstraßen wieder betretbar wird, dann bummeln Fußgänger wie Kraftfahrer gern wieder durch die Hauptgeschäftsstraßen. Wer freilich nicht weiter sieht als nur bis zum eigenen Gartenzaun, der wird das nie begreifen.

*

Eine neue Methode der Verkehrserziehung hat man sich in manchen französischen Ortschaften ausgedacht. Verkehrssündern werden dort „Strafminuten" zudiktiert, sie müssen — je nach Schwere der Übertretung — auf der Stelle einen Zwangsaufenthalt von 10, 20 oder 30 Minuten einlegen. Das System soll sich als sehr wirkungsvoll erwiesen haben. Man sollte es bei uns ruhig auch einmal versuchen, wenigstens dort, wo es den Bürgermeistern und ihrer Polizei nicht unbedingt nur darauf ankommt, so viel wie möglich Geld zu „machen".

*

Die zehn Hauptanforderungen, die amerikanische Mädchen an ihre Verehrer stellen, sind nach einer New Yorker Zeitungsglosse folgende: Ein Kavalier, der bei den jungen Damen Chancen haben will, muß 1. reich sein, 2. ein Auto haben, 3. fleißig sein, 4. ein Auto haben, 5. gelehrig sein, 6. ein Auto haben, 7. ein hübscher Junge sein, 8. ein Auto haben, 9. intelligent sein, 10. ein Auto haben. Die unter den ungeraden Zahlen genannten Eigenschaften können entfallen, wenn der Mann ein besonders attraktives Auto besitzt. *Meck*



In die Wüste geschickt
wurde zu Vorführungen und Erprobungen in den Nahost-Ländern ein Porsche-Geländewagen. Am 1. Februar ließ man ihn mit einer Douglas DC-6A nach Beirut fliegen, von dort fährt er nach Damaskus und dann durch die Wüste nach Kairo. (Foto KLM)

Tempo „Land-Rover"

Der amerikanische Jeep wurde zum Vorbild für alle möglichen Automobilfabriken in der ganzen Welt für entsprechende Geländewagenmodelle. So entstanden Jeep-Nachbauten u. a. in England, Frankreich, Italien und der Sowjetunion. Zu einem der erfolgreichsten Modelle wurde der englische Land-Rover, dessen Vertretung für die Bundesrepublik seit kurzem das Tempo-Werk Vidal & Sohn übernommen hat. Der Tempo „Land-Rover" ist sowohl für militärische als auch für zivile, hier also gewerbliche oder landwirtschaftliche Zwecke lieferbar.

Der Motor dieses Fahrzeugs ist ein Vierzylinder-Zweiliter (Bohrung × Hub 78 × 105 mm), der 52 PS bei 4000 U/min leistet und über ein max. Drehmoment von 14 mkg bei 1500 U/min verfügt. Zum Vierganggetriebe mit synchronisiertem III. und IV. Gang kann ein Zusatzgetriebe geschaltet werden, so daß insgesamt 8 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge vorhanden sind. Der Wagen kann wahlweise mit Hinterrad- oder mit Allradantrieb gefahren werden. Sein Fahrgestell besteht aus einem Kastenrahmen, Halbelliptik-Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern, Reifengröße 6,00—16. Der Ganzstahlaufbau wird mit abnehmbarem Verdeck oder mit festem Leichtmetallaufsatz geliefert, die Inneneinrichtung — drei- bis siebensitzig — je nach dem Verwendungszweck ausgeführt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/st, der Wendekreis 11,3 Meter, das Gewicht rund 1250 kg, die Nutzlast 2 Personen plus 450 kg, der Normverbrauch 11 Liter/100 km. Die Kraftstofförderung aus dem hintenliegenden 45-Liter-Tank (einschl. 10 Liter Reserve) erfolgt durch elektrische Pumpe. Sonstige Maße: Länge 3580 mm, Breite 1590 mm, Höhe mit Verdeck 1930 mm, Radstand 2180 mm, Bodenfreiheit 203 mm.



Tempo „Land-Rover" für Bundesgrenzschutz



Tempo „Land-Rover" für gewerbliche Zwecke

Deutscher „Kaltgummi" kommt

Noch in diesem Jahr wird eines der größten Chemiewerke der Welt (Chemische Werke Hüls) nach einem neuartigen Verfahren die Produktion von künstlichem Kautschuk aufnehmen. Die Planung sieht vor, zunächst 30 000 Tonnen Kautschuk, ein Viertel des deutschen Jahresbedarfs also, synthetisch zu erzeugen. Der neue Kunstkautschuk wird im Gegensatz zu Buna nicht auf der Basis von Azetylengas erzeugt, sondern benutzt Rohöl als Ausgangspunkt. Um den neuen Kunstgummi nicht durch hohe Entwicklungskosten zu belasten, folgt man in der Endstufe des Herstellungsprozesses einer neuen amerikanischen Erfindung, dem Tieftemperaturverfahren, das zum sogenannten „Cold rubber" (Kaltgummi) führt. Der „kalte Gummi" wird von den Hexenmeistern der Chemie in eigens gekühlten Kesseln bereitet. Der Erfolg ist verblüffend: Amerikanische Tests ergaben, daß Reifen mit dem neuen Protektor eine bis zu dreißig Prozent höhere Lebensdauer haben als die besten Naturgummireifen. Reifen dieses neuen Typs sind an Versuchswagen 65 000 Kilometer gelaufen, ohne daß sie auch nur glattgefahren wurden. Es scheint kein Zweifel mehr, daß es die besten jemals hergestellten Reifen sind.

Die Gummichemiker wissen seit langem, daß man besseren Gummi erhält, wenn man den Gummi anstatt mit 50° Hitze mit nur 5° erzeugt. Das scheiterte aber bisher daran, daß ein solcher kalt hergestellter Gummi anstatt 12 Stunden mehrere Tage in den Kesseln verweilen muß, ehe er „reif" war. „Das ist zu unwirtschaftlich", resignierten die Produzenten. Dieses Problem ist nun gelöst: Ein neu entwickeltes Fabrikationsrezept verwendet chemische „Beschleunigungsmittel", die eine um das Vielfache schnellere Reaktion beim Kaltverfahren bewirken.

Man erhöhte die Zähigkeit dieses Kaltgummis mit gewöhnlichem Gasruß und machte die Erfahrung, daß er anderthalbmal so lange wie der normale Kunstgummi und etwa ebensolange wie Naturgummi hält.

In den USA stellt man bereits versuchsweise bei —18° „Cold rubber" her, der noch zäher und abriebfester ist. Schon heute prophezeit man dort Reifen, bei denen Fahrleistungen von 120 000 Kilometern selbstverständlich sind.

Fonck



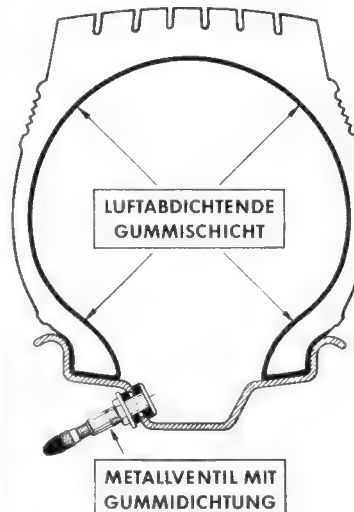
Auch bei solcher Gewaltverformung (Reifendruck 0,5 atü!) bleibt der Dunlop Tubeless absolut luftdicht.

Weiterhin schlauchlos

Das Thema „schlauchlos“ scheint unerschöpflich, und die erwartete Lawine ist tatsächlich ins Rollen gekommen. So stellte dieser Tage Dunlop den schlauchlosen PKW-Reifen deutscher Produktion vor, Metzeler entschloß sich, nach dem LKW-Reifen nun doch auch den PKW-Reifen in Produktion zu nehmen, und Phönix kündigte an, daß beide Reifen in voller Entwicklung seien.

Die Dunlop darf für sich in Anspruch nehmen, die Bewährung des schlauchlosen Reifens erstmals durch außerordentlich überzeugende Vorführungen der Presse demonstriert zu haben. Der Dunlop-Reifen verzichtet auf ausgesprochene Dichtrillen- und -ringe, vielmehr wird die luftdichte Innenschicht um den ganzen Reifenwulst herumgezogen. Man hat den Eindruck, daß die entscheidende Abdichtung weniger in den Bereich des Felgenhorns als vielmehr der Felgenschüssel verlegt wurde. Die Vorführungen bestätigten diese Vermutung, denn selbst ein Absenken des Reifendrucks auf 0,3 atü (!) ließ bei scharfer Kurvenfahrt bis zum Schleudern an zwei Mercedes 180 bzw. Ford Taunus 12 M keinen Druckabfall erkennen. Auch scharfes Anfahren an Bordkanten usw. ließ keine Luft entweichen — wohl der schlagendste Beweis, daß die Hauptabdichtung nicht am Felgenhorn erzielt wird. Damit ist größte Garantie für Unempfindlichkeit gegen scharfe Fahrweise bzw. leichtere Beschädigungen der Felge gegeben. Bei der Montage werden Spannbänder auf dem Reifenumfang empfohlen, damit die Reifenwülste beim schnellen Füllen einwandfrei zum festen Sitz auf der Felge gezwungen werden. Auch hier wird die Reparatur von Nagellöchern am montierten Rad vorgenommen, indem mittels einer Ahle ein Gummizapfen eingeführt wird.

Metzeler hat für den PKW-Reifen dieselbe Lösung wie beim LKW-Reifen, nämlich die zwei konischen Gummidichtringe, die aber hier gleiche Form besitzen. Durch die Konizität der Ringe sitzt die Stelle der hauptsächlichen Abdichtung ebenfalls in der Felgenschüssel, so daß eine ähnliche Unempfindlichkeit wie bei Dunlop zu erwarten ist. Da sich diese Lösung beim LKW-Reifen unter sehr viel härteren Bedingungen bewährt hat,



Bei Dunlop wird die Innenschicht um die gesamte Reifenwulst herumgeführt; man kann auf Dichtrillen verzichten. Hauptsitz auf dem Innenradius der Wulst.



Wie beim LKW-Reifen wird auch beim PKW-Reifen von Metzeler die Abdichtung durch Gummidichtringe mit konischen Schultern erzielt.

war es einfach, sie auch auf den PKW-Reifen zu übertragen. Metzeler ist bis jetzt aber der einzige Lieferant für schlauchlose LKW-Reifen geblieben. Bei Conti steht man auf dem Standpunkt, daß die Voraussetzungen hierfür beim Felgenfabrikanten lägen, bei Dunlop dagegen, daß die Notwendigkeit des schlauchlosen LKW-Reifens noch nicht gegeben sei. Wir vermögen uns dieser letzten Ansicht nicht ganz anzuschließen. Auf jeden Fall ist es so, daß weder die Conti- noch die Dunlop-Lösung bei der geteilten Felge anwendbar sind.

Der unvoreingenommene Beobachter kann sich des Eindrucks nicht erwehren, als sei die Entwicklung der letzten Monate etwas überstürzt gewesen. Praktisch von Metzeler angestoßen, die erstmals durch Inserate den schlauchlosen deutschen LKW-Reifen propagierte, beeilt man sich, den Anschluß zu halten. Der Gerechtigkeit halber muß jedoch gesagt werden, daß Dunlop bereits 1953 eine erste Pressekampagne für den schlauchlosen PKW-Reifen startete, die Auslieferung aber nicht vornahm, weil die Serienreife vielleicht doch noch zu wünschen übrig ließ. Erst der konsequente Vormarsch des schlauchlosen Reifens in den USA hat offenbar den letzten Anstoß gegeben, auch bei uns die Serienproduktion aufzugreifen. Sei dem, wie ihm wolle — das Tor ist aufgestoßen . . . *bk*



Kontrolle für Luftdruckprüfer

Von der Einhaltung des vorgeschriebenen Luftdruckes hängt maßgeblich die Lebensdauer der Reifen ab. Wer längere Zeit mit unzureichendem Luftdruck fährt. darf sich nicht wundern, wenn seine Reifen am Fahrzeug ungleichmäßig und schnell abgenutzt werden. Bei den heutigen Geschwindigkeiten und Beanspruchungen spielen dabei schon wenige Zehntel atü Unterdruck eine Rolle

Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden: Falscher Luftdruck kostet Reifen und damit Kilometerleistung, letztlich also das Geld des Kraftfahrers Erfahrene Automobilisten, an erster Stelle die Fernfahrer, führen daher ständig einen eigenen Luftdruckprüfer bei sich. Den vorgeschriebenen Luftdruck kann man aber nur einhalten, wenn die Luftdruckprüfer genau anzeigen. Damit aber hapert es sehr oft

Die Handluftdruckprüfer verlieren mit der Zeit an Genauigkeit, zumal sie oft einfach im Werkzeugkasten umherliegen. Nun braucht man heute nicht mehr so lange zu warten, bis diese Tatsache an den Abnutzungserscheinungen des Reifens sichtbar wird.

Um diesem Übelstand grundsätzlich abzuhelfen, hat Dunlop sämtliche Verkaufsniederlassungen mit einem neuen Luftdruckprüfer-Kontrollgerät ausgestattet. Es ist zu wünschen, daß recht viele Kraftfahrer von der Möglichkeit, ihre Luftdruckprüfer in gewissen Zeitabständen überprüfen zu lassen, regen Gebrauch machen. Vor allem aber ist allen Werkstätten und Tankstellen im Interesse ihrer Kunden die Überprüfung der Luftdruckmanometer und -prüfer zu empfehlen. Damit dürfte nämlich in vielen Fällen der vorzeitige Reifenverschleiß verringert und die höchstmögliche im Reifen steckende Kilometerleistung erzielt werden. Fi

Gegen beschlagene Seitenfenster am VW

kann man ein kleines, entsprechend geformtes Aufsatzstück aus Blech auf die Heizschlitze an der Windschutzscheibe stecken. Durch diese sogenannten Klarhalter wird ein Teil der Warmluft auf die Seitenscheiben gelenkt, die solcherart dann weder beschlagen noch gefrieren. Der Klarhalter ist in allen gangbaren VW-Farben lieferbar und kostet pro Paar DM 3.— (Hersteller: Wilhelm Lausberg & Sohn KG, Nassau/Lahn).

Beilagenhinweis

Einer Teilauflage unserer heutigen Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Strickwarenfabrik Woll-Theurich, Amorbach-Odw., bei. Wir bitten, diesem Prospekt besondere Beachtung zu schenken.

Steuer, Recht, Versicherung

Entgeltliche Mitnahme von Personen in Kraftfahrzeugen ist nicht genehmigungspflichtig!

Die zweite Kammer des Landesverwaltungsgerichts in Köln hat durch Urteil vom 7. Januar 1955 dahin entschieden, daß die Mitnahme von Personen in Kraftwagen gegen Entgelt keiner Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz bedarf. Dies Urteil erging in einem Verwaltungsstreitverfahren, das die Firma „Stella Partner-Reisen-Vermittlung GmbH." in Köln gegen den Kölner Regierungspräsidenten angestrengt hatte. Die Firma hatte seit April vorigen Jahres durch 18 Vermittlungsstellen im Bundesgebiet die gewerbsmäßige Vermittlung von Partnerreisen betrieben. Das Bundesverkehrsministerium hatte — dem Wunsche der Deutschen Bundesbahn entsprechend — den Länderverkehrsministern bekanntgegeben, daß eine Mitfahrervermittlung unerwünscht sei. Erstmalig hat jetzt ein Landesverwaltungsgericht festgestellt, daß die Behinderung der Vermittlung rechtswidrig ist, ebenso wie es dem Kraftfahrer nicht verwehrt werden kann, gemeinsame Reisen mit dem Kraftfahrzeug unter anteiliger Kostentragung auszuführen, selbst wenn dies wiederholt geschieht.

Der Ring der Mitfahrerzentralen im Bundesgebiet und Berlin, der seit mehreren Jahren für diese Auffassung eingetreten ist, wird — wie der 1. Vorsitzende, Robert Gerhard Fischer in Köln, mitteilt — wegen der gesetzwidrigen Behinderung seiner Tätigkeit in den vergangenen Jahren das Bundesverkehrsministerium auf Schadenersatz — etwa 700 000 DM — verklagen, sobald die schwebenden Verwaltungsstreitverfahren rechtskräftig abgeschlossen sind.

Ein Unfallwagen wird verkauft

Der Verkäufer eines Gegenstandes ist nicht verpflichtet, dem Käufer alle nachteiligen Eigenschaften des Kaufgegenstandes zu offenbaren. Unter Umständen jedoch erfordern die Grundsätze von Treu und Glauben eine Mitteilungspflicht des Verkäufers über ungünstige Umstände. Das ist dann der Fall, wenn es sich um so wesentliche Tatsachen handelt, bei deren Kenntnis mit der Möglichkeit zu rechnen gewesen wäre, daß der Käufer den Kaufvertrag nicht abgeschlossen hätte. Gemäß einem Urteil des Bundesgerichtshofes vom 7. Oktober 1954 (I ZR 42/53) muß der Verkäufer eines gebrauchten Kraftwagens dem Käufer mitteilen, daß der in Betracht kommende Wagen bereits einmal einen größeren Unfall erlitten hat. Auch dann, wenn ein solcher Wagen gründlich repariert wurde, ist eine Mitteilungspflicht gegeben, weil weite Kreise aus einer gewissen Scheu heraus vom Kauf eines gebrauchten Wagens absehen, der einmal irgendwie an einem Unfall beteiligt war. Lediglich dann, wenn der Unfall so geringfügig war, daß man nur von einem sogenannten „Kratzer" sprechen kann, ist keine Mitteilungspflicht gegeben. Wenn der Verkäufer die hiernach bestehende Offenbarungspflicht nicht beachtet, verschweigt er eine wesentliche Tatsache. Damit macht er sich der arglistigen Täuschung schuldig, die den Käufer berechtigt, den Kaufvertrag anzufechten. Dr. H.

Trotz verbotenem Parken freigesprochen

Bei Übertretungen der Straßenverkehrsordnung pflegt sich der Verkehrssünder häufig damit zu entschuldigen, er habe ein Verkehrszeichen übersehen. In den meisten Fällen hilft diese Behauptung nichts, denn hier gilt „Unkenntnis schützt vor Strafe nicht".

Es gibt jedoch auch seltene Fälle, in denen die Gerichte diese Entschuldigung anerkennen. So hat das Oberlandesgericht Köln in einem Urteil (Ss 419/54) einen Kraftfahrer freigesprochen, der trotz Parkverbot geparkt hatte. Ausschlaggebend für den Freispruch waren die Feststellungen des Gerichts über die Aufstellung der Parkverbotstafel. Es handelte sich um eine Ortsdurchfahrt, für die in ihrer ganzen Länge Parkverbot bestand. Zu Beginn der Ortseinfahrt befand sich das amtliche Verbotszeichen, dann waren in großen Abständen kleine, viereckige, weiße Tafeln aufgestellt, die eine verkleinerte Wiedergabe des offiziellen Parkverbotszeichens mit Richtungspfeilen in beiden Richtungen aufwiesen. Der Kraftfahrer hatte 300 bis 400 Meter nach dem offiziellen Parkverbotszeichen hinter dem Ortsanfang und etwa 40 Meter vor einem kleinen Zusatzzeichen geparkt. Das Oberlandesgericht sagt in seiner Urteilsbegründung wörtlich: „Zwar ist der Kraftfahrer verpflichtet, auf jedes ihm begegnende Verkehrsschild zu achten und seinen Inhalt in sich aufzunehmen." Wenn der Kraftfahrzeugführer nicht schon im Augenblick des Vorbeifahrens an einem Parkverbotsschild die Absicht habe zu parken, sei er jedoch nicht verpflichtet, auf ein solches Verbotsschild besonders zu achten. Falls er dann 300 bis 400 Meter nach dem Passieren des Schildes anhalte, um zu parken und auf dieser Strecke keinem weiteren Verbotsschild begegnet sei, könne ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß er sich der Bedeutung des ersten Schildes als des Beginns einer längeren Verbotsstrecke nicht bewußt gewesen sei. Voraussetzung sei aber, daß dieses Schild keinen Zusatzvermerk „Anfang" getragen habe. Das Zwischenschild, das sich etwa 40 Meter vor dem parkenden Fahrzeug befand, so entschied das Gericht weiter, konnte dem Kraftfahrer wegen der unzulänglichen Beschaffenheit leicht entgehen, ohne daß ihn deshalb der Vorwurf der Fahrlässigkeit treffe. „Von einem Kraftfahrzeugführer in dieser Situation etwa ein längeres Abschreiten der Fahrstrecke nach vorwärts oder rückwärts zu verlangen, hieße die an seine Sorgfaltspflicht zu stellenden Anforderungen überspannen." Dr. G.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW 501 A + 327 verkauft: Auto-Becker, Düsseldorf. Friedrich-Ebert-Straße 5/7, Ruf: 1 07 06. 1597/1236

BMW-Sportcabriolet, Typ 327, 2 l, 2 Vergaser, elfenbein, Lederpolsterung, in sehr gutem Zustand, gute Bereifung, neues Verdeck. An BMW-Liebhaber abzugeben. Angebote unter 4807 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1652/1240

---

1 BMW-Motor f. Typ 327, fabrikneu, und 1 gebr. Motor gleicher Art. Hirt, Karlsruhe, Karlstr. 117, Ruf 3 22 32. 1651/1240

BORGWARD

1,5 Ltr. Rennsportwagen mit 54er Borgward-Rennmotor, v. Falkenhausen De Dion Fahrgestell, 560 kg, einmal. Straßenlage, mit 1,5er Ersatzmotor u. Getriebe, kompl. Rennzubehör, zusätzlich neue Coupé-Karosserie, DM 8500.— (Zahlungserleichterung). K. Günther Bechem, Hagen (Westf.). 1610/1237

DODGE

Dodge-Cabriolet, Bauj. 51, 3780 ccm, autom. Verdeck + Getriebe, sehr gepflegt, gegen annehmbares Gebot zu verkaufen. Arnold Klok, Hamburg 1, Ballindamm 11, Ruf: 25 06 40-41 1661/1241

Freiw. Auto-Versteigerung
(gebrauchte Kfz. aller Marken und Preise)
nächsten Dienstag, 11 und 16 Uhr
Besichtigung und Nachverkauf täglich
(4) H. Bauer, Kfz.-Versteigerer, Frankfurt/M.-Süd,
Ziegelhüttenweg 37 - Ruf 6 54 14

Plastikwasserschlauch
½" = 13 mm je m DM 1.35
¾" = 19 mm je m DM 2.50
Vorrätig in Rollen von 10, 15, 20, 25, 30, 40 m. Hervorragend geeignet für landw. Betriebe, Gärtnereien usw. Unempfindl. geg. Witterungseinflüsse
Werkzeugkatalog gratis. Nachnahme oder Referenzen.
Westfalia Werkzeugco., Hagen i. W. 379

RAD-BLENDENRINGE

Glatt, geschlitzt od. Turboausführung. Garantiert rostfrei. Selbst anzubringen. Stück DM 12.50 Nachnahmeversand Kein Porto! Interessenten kostenlosen Prospekt durch
PETER FISCHER, München 23, Ungererstr. 5A

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir:
Auto- und Motorrad-Zubehör
für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Spezialität: Faltgaragen sehr preiswert.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz - Uerdingen/Rh., Postf.

Trink **Franklin Tee** **und eins, zwei, drei fühlst du dich wieder wohl und frei!**

Der weltbekannte Franklin Tee ein bewährtes Blutreinigungsmittel, macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

FIAT

Fiat 1400 Lim. als Taxe geeignet, schwarz, DM 3800.—, DM 800.— Anzahlung, Rest bis 24 Monate. Arnold Klok, Hamburg 1, Ballindamm 11, Ruf: 25 06 40/41. 1662/1241

FULDA-MOBIL

Fulda-Mobil, 9500 km gelauf., Bauj. 1953, 1700.— DM. Nehme Leichtkrad in Zahlung. B. Schonis, Kevelaer, Moosstraße 42.

LANCIA

Lancia-Aurelia 1,99 preiswert abzugeben. Angeb. unter 4809 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1654/1201

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1644/1240

LLOYD

Lloyd LT 500, LP 400 + LS 400 sehr günstig: Auto-Becker, Düsseldorf, Fr.-Ebert-Straße 5/7, Ruf: 1 07 06. 1596/1236

MAYBACH

Maybach 3,7; 1. Besitzerfahrzeug, vor 2 Jahren für 11 000.— DM, werküberholt, seither kaum gefahren, Lackierung, Chrom ohne Kratzer, Reifen 6fach neu, autom. Getriebe. Tausch geg. Porsche! Richartz, Mainz, Frauenlobplatz 9. 1621/1238

MERCEDES

Mercedes-Benz 170 S oder 220, A oder B Cabriolet zu kaufen gesucht. Angebote unter 4808 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1653/1241

Verkaufe Mercedes 300 S, Modell 53, Farbe dunkelgrün, 43 000 km gelaufen, unfallfrei, in erstklassigem Zustand. Anfragen unter 4793 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1604/1237

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Lüneburger Heide

Schierhorn / Nordheide
„Zum Naturschutzpark", Bes. R. Henk, Ruf: Holm-Seppensen 134 - 40 km v. Hamburg über Hittfeld - Jesteburg - Lüllau. Die preiswerte gute Küche, Veranda, gr. schattiger Garten.

Oberbayern

Grainau, 765-1000 Mtr.
Hotel Post. Ruhig. Neuzeitlich. Ausgangsp. für Zugspitzfahrten. Skilift. Garage. Tel. 853

Mittenwald
Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**
Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München
Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz.
Josepha Warzlberger

Schwarzwald

Schluchsee
Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Wildbad
Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Italien

Rom
Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Südtirol

Bozen, 265 mtr.
Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck
Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen
Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten
Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia
Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules
Gasth. Stafler, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran
Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m
Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno
Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena
Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

---

Sie fahren zugfrei
im Schiebedach-Wagen mit AEROREX DBP
– auch in farbig lieferbar, somit gleichzeitig Sonnenschutz –
und in der Limousine mit AEROREKORD
Bitte Prospekte anfordern!
Hersteller: WERNER JUNG - Oldenburg (Oldb) - Auguststraße 51

Santa Christina
Grödnertal



Im Wunderland der Dolomiten
Sporthotel Monte Pana 1700 mtr. schneesicher Dez. bis einschl. April, Ski- und Sessellifte, Eislaufplätze, Höhensonne, 100 B. Mod. Tel. 61-28.
Ortisei - St. Ulrich Grödnertal 1236 mtr.
Schwesterhaus **Dolomitenhotel Madonna** 1952/4 total renoviert, Tel. 62-07. Mahlzeiten können oben wie unten eingenommen werden. Bes. Familie Kerschbaumer

Es gibt Autoliebhaber, die an alten Wagen mehr Freude haben als an modernen dreamcars. Ein solcher Liebhaber sucht einen offenen und möglichst unverfälschten

MERCEDES

Baujahr 1920-1930, mit oder ohne Kompressor

Der Suchende wäre nicht allein für Angebote dankbar, sondern auch schon für Nachrichten, wo ein solcher Wagen zu finden ist. Typenangabe bzw. Bild des Wagens sowie eine kurze Zustandsbeschreibung sind erwünscht.

Angebote unter 4805 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042.
1643/1240

MESSERSCHMITT

Messerschmitt-Kabinenroller in erstklassigem Zustand, 6300 km gelaufen, mit Zubehör, Umstände halb. abzugeben. Festpreis DM 1700.— Finanzierung möglich. Hellmuth Escher, Meinerzhagen (Westf.), Im Eichholz 12, Tel. 102.

MOTORRÄDER

AJS-Motorräder, -Ersatzteile, 25% Anzahlung, 18 Monatsraten, Kauf — Verkauf — Tausch. Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41.

Suche für Ariel 350 ccm Wehrm. Pleuelzapfen m. Ring und Walzen. Angebote mit Preis an K.-H. Mittendorff, Bremen 10, Pfirsichweg 6.

BMW Rennmaschine RS 500 ccm, in rennfertigem Zustand, ehem. Privat-BMW v. Walter Zeller, f. 1850 DM zu verk. Nehme leichten PKW in Zahlung (VW). Finanzierung möglich. Zu erfragen bei Dieter Mahr, Rennfahrer, NSU-Vertretung, R.-Holzhausen bei Marburg an der Lahn.

BMW R-51/3-Gespann m. Steib 350, Bj. 52, 21 500 km, viel Zubeh., sehr gepflegt, 2500 DM, Finanzierg. möglich. Auch getrennt zu verkaufen. K. Schmidt, Siegen, Ziegeleistraße 34.

BMW R 51/1, sportl. zurechtgem., Umst. halb. für 1000 DM zu verkaufen. Eilangeb. an Ill, Heilbronn, Sontheimer Straße 43.

BMW R 68, 9200 km gel., neues Modell, gepfl. Zust., krankheitshalber f. 3400 DM zu verk. Horst Haase, Horchheim/M., Delkenheimer Str. 37.

BMW R 68, sehr gepflegt, auf Teilz., 2450 DM. Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41.

Horex Regina 2, 11 000 km, in erstkl. Zustand, nur auf Langstrecke gefahren, zum Festpreis von 1300 DM abzugeben. K. Weidkamp, Oberh.-Holten, Siegesstr. 181

Horex Regina 1, gut. Zust., 850 DM, zu verk. Lippoldt, (22b) Siebeldingen bei Landau (Pfalz), Weinstr. 83.

Horex Regina, Bauj. 1952, 1250 DM, auch Teilz. Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41.

Suche 350 ccm NSU, auch Wrack- oder Unfallmaschine, sowie Vorderrad für Telegabel Ariel. K. Deuchert, Darmstadt, Feldbergstr. 71.

Suche Puch SL 125/Tl 150, evtl. Triumph 125 (4 G.) oder Sachs 150. Auch reparaturbed. oder beschädigt. Mackh, Boll bei Göppingen, Eichhalde.

Rennpuch 125 ccm in Leichtmetallausführung, Federbeine, 135 km/st, Lizenzmasch. von Doppelweltmeister Werner Haas, verkauft wegen Aufgabe des Rennsports Wolfg. Koch, Wernberg (Opf.).

OMNIBUSSE UND LKW

Henschelmotor 95 PS mit Einspritzpumpe, Lichtmasch., Anlasser u. Wasserpumpe (Motor überholungsbedürftig) abzugeben. G. Schauwecker, Pfullingen, Hermannstraße 21. 1648/1240

MAN 5 t, Dreiseitenkipper, in gutem Zustand, ohne Motor, 120 PS, Differential neu, Getriebe überholt, Baujahr 1949, abzugeben. Finanzierung kann übernommen werden. Rep. u. Tankst. Honings, Ürzig (Mosel), Telefon 213.

80er Magirus-Deutz-Allrad mit Kipper, fahrbereit bis auf Kühler, auch zur Teilegewinnung, zu verkaufen. Rudolf Wicker KG., Limburg a. d. Lahn, Tel. 472.

Moderner Reisebus (Magirus) mit Konzession, für Ausflugsverkehr geeignet, Preis ca. 45 000 DM, Zahlung auf Vereinbarung, abzugeben. Anfragen an Otto Rappold, Heilbronn, Fleiner Straße 37, Treuhänder.

Omnibus Mercedes OM 65/3, Baujahr 1941, Motor seit Überholung 20 000 km gelaufen, Different. neuw., 31 Sitzplätze, Bestuhlung neu bezogen, zum Ausschlachten abzugeben. Otto Herz, (22b) Sien a. d. Nahe.

Opel-Kleinbus, 16 Sitze, Baujahr 1951, Trogmüller-Aufbau, generalüberholt, mit neuem Motor, Schiebedach, Dachrandverglasung, Radio, ca. 10 000 DM. „Noris"-Reisedienst, Karl Knoll, Nürnberg, Königstraße 75, Telefon 2 44 40.

Omnibus auf 1,5 to Opel Blitz-Fahrgestell, 17 + 1 Sessel-Sitze, Baujahr 1949, Reuter-Karosserie, Schiebedach, seitliche Dachverglasung, Tachograph, gut bereift, Motor überholt, Preis 6000 DM. Angebote an Karlsruhe, Postfach 242.

Preiswerte gebrauchte Omnibusse: Magirus O 3000, Baujahr 1949, Austauschmotor, ca. 30 000 km gelaufen. Kässbohrer-Karosserie, Linienausführung, Polsterung, Kunstleder, in guter Verfassung. Bereifung: 8.25—20, ca. 60proz.; **Magirus O 3500,** Baujahr 1952, ca. 85 000 km gelaufen, Fahrzeug in denkbar bester Verfassung. Luftdruckbremse — Anhängekupplung. Bereifung: 8.25—20, ca. 70—80proz. Kässbohrer-Karosserie, Luxusausführung, Dachverglasung, vorne und hinten Eckverglasung. Schiebedach, Radio, Webasto-Heizung, Einstecksitze, moderne Alligatorenhaube-Gardinen usw.; **Magirus O 3500,** Baujahr 1952 (technisch in bester Verfassung), mit Original-Werkskarosserie, Linienausführung, Dachverglasung, vord. Dachglaskuppel, Schiebedach, Einstecksitze usw.; **Borgward B 3000 D,** Baujahr 1947, Motor, Vorder- und Hinterachse, Federung, Lenkung usw. überholt. Luftdruckbremse. Bereifung 7.50—20, ca. 60proz. Aufbau: NWF, Linienausführung. Polsterung, echt Leder, in guter Verfassung.

Preiswerte gebrauchte Lastwagen: 4,5 to MAN-Pritsche, Baujahr 1942, Preis 3000 DM; **5 to Büssing**-Pritsche, Baujahr 1940, Preis 3500 DM; **5 to Büssing**-Kipper, Baujahr 1946, Preis 5500 DM; **3 to Magirus**-Kipper (Motorhydr.), Baujahr 1942. Motor generalüberholt (mit Garantie). Preis 6300 DM; **3 to Borgward**-Diesel-Pritsche, Baujahr 1946. Preis 2000 DM; **3 to Borgward**-Diesel-Pritsche, Baujahr 1948, Motor überholt. Preis 3200 DM.
Autohaus Osterkamp, Aurich (Ostfr.), Tel. 421 u. 422.

Wir haben im Auftrag zu verkaufen: **1 Henschel-Kipper** 6 to, Baujahr 1952; **2 Omnibusse Daimler-Benz LO 3500,** Baujahr 1952 (Ausflugsausführung, Dachrand, Eckverglasung, 8 Sitzreihen, vergrößerter Gepäckraum); **1 Omnibus Daimler-Benz O 5000,** Baujahr 1951 (9 Sitzreihen, Originalaufbau). Sämtliche Fahrzeuge sind in bestem Zustande. **Karl Müller, Mössingen,** Karl-Jaggy-Straße 33, Telefon 194.

Suche guterhaltenen **3 to Omnibusanhänger** zu kaufen. Josef Hierstetter, Sulzbach-Rosenberg (Opf.), Neustr. 3, Tel. 662.

OPEL

Kapitän - Diesel - Motor, kompl. Bosch-Pumpe, nachw. Überholung 25 000 km, 49 PS bei max. 3000 U mit ZF-Getriebe AK 4 S 20 Schnellgang zu verkaufen. DM 1000.— Festpr. Schließf. 1 04 39, Düsseldorf. 1603/1237

OSCA

OSCA.-Maserati 1,5 Ltr., 4 Zyl., Rennsportwagen, 115 PS, 200 km Spitze, Gewicht fahrfertig 490 kg, in neuwertigem Zustand, für Saison 1955 an Lizenzfahrer zu verkaufen oder zu vermieten. Einmalig günstiger Preis! Bei Vermietung Kaution erforderlich. Angebote unter 4811 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1659/1241

PEUGEOT

Peugeot Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1645/1240

PORSCHE

1500 Super Porsche-Cabriolet

Baujahr Ende 1954, nur 7000 km gelaufen, weit unter Preis umständehalber zu verkaufen. Näheres durch: Autohaus J. Wiest, & Söhne GmbH. Volkswagengroßhändler, Darmstadt, Heinrichstr. 52, Telefon: 5848. 1664/1241

Porsche 1,3 Ltr. Coupé, silbergrau mit roter Lederpolsterung, wie neu, Motor 11 000 km, Besitzerfahrzeug, schnellstens gegen Barzahlung zu verkaufen. Simson, Heidelberg, Landfriedstr. 14. 1656/1241

PORSCHE - 1300 - Coupé - 1953/54

kauft sofort, wenn fabrikneue BMW R 67/2 in Zahlung genommen wird, A. KAMP, Betzdorf/Sieg, Ruf 163

Verkaufe mein **1,3 Ltr. Porsche-Cabriolet, Mod. 51,** grün-metallic, generalüberholt, nicht mehr gefahren, in sehr gutem gepflegtem Zustand, DM 6500. Da Verwendungsmöglichkeit im eigenen Betrieb, wird VW-Limousine oder Cabriolet in Zahlung genommen. Pötschke-Samenzucht und -handlung, Holzbüttgen bei Neuß a. Rh. 1669/1242

RENAULT

Renault-Frégate 55, fabrikneu, noch nicht zugel., mit erh. Nachlaß zu verkaufen. FANAL-Tankst. Hartlieb, Schwetzingen. 1657/1241

STUDEBAKER

STUDEBAKER
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile Krefeld. Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1646/1240

VERSCHIEDENE

VW-Synchron oder Opel Olympia Jahrg. 52 aus Privathand gegen bar gesucht. Angebote unter 750 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1423/1240

VW

VW Rometsch, Cabriolet oder Coupé, gegen bar ges. W. Recknagel, München 2, Barerstr. 17. 1668/1242

Bei Schmerzen bewährt.

Kopfschmerzen und Benommenheit beeinträchtigen die Sicherheit am Steuer. 1 – 2 Tabletten wirken zuverlässig schmerzlindernd und schaffen einen klaren Kopf.

Temagin

10 Tabletten DM –,95 in allen Apotheken

WOHNANHÄNGER

Wohnanhänger „Meise R 54" zu Winterpreisen, sehr preiswert, **Garantie**, Gratisprospekt, Anfrage lohnt! **F. Raubenheimer**, Wohnwagenbau, (22b) **Meisenheim/Glan 4.**

Mittelgr. Wohnanhänger für 5 Pers. (2 Erw. u. 3 Kinder) für 170 S für Aug. 55 gegen pfleglichste Behandlung zu mieten gesucht. Zuschriften unter 4801 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1629/1239

* STELLENGESUCHE *

Guter Kraftrad- u. Rollerfachmann, Auto Union, DKW-Fahrzeug-Spezialist, 36 J., wünscht sich ins Württembergische zu verändern. E. Gulich, Burgberg (Allgäu), Häuserstraße 15.

Automobil-Verkäufer, 24 Jahre, Junggeselle, bisher 5 Jahre erfolgreich tätig, sucht neuen Wirkungskreis, Süddeutschland bevorzugt. Angebote unter 4764 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1525/1231

Junger gelernter Kfz.-Elektriker sucht sich zu verändern. Geschätzte Zuschriften erbeten an: Reiner Rätzel, Dresden N 23, Leipziger Str. 38. 1559/1233

* STELLENANGEBOTE *

Opel - Großhändler

in Niedersachsen sucht zum baldigen Antritt erfahrenen, abschlußsicheren

AUTOMOBILVERKÄUFER

Angebote mit Lebenslauf, Lichtbild und Referenzen unter 4812 an "das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1660/1241

Altangesehene Fachzeitschrift für den Kfz.-Handel und das Reparatur-Gewerbe sucht

Kfz.-Schriftleiter

organisatorisch veranlagt, dem Mitarbeiter-Stab zur Verfügung steht und der zu aktuellen Problemen selbständig Stellung nehmen kann und im übrigen gute Spezialkenntnisse des gesamten Reparaturwesens und des Kfz.-Handels besitzt.

Gefl. Zuschriften unt. 4814 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1666/1242

Jüngerer Auto - Elektriker mit perfekten Kenntnissen für VW-Betrieb gesucht. Angebote an: Autohaus Liedtke KG., Neuß a. Rh., Sternstr. 24—38, VW- und Porsche-Händler. 1670/1242

Suchen tüchtigen Verkäufer (Opel)

der gleichzeitig Kenntnisse in Buchhaltung, Abrechnung, Kundenbetreuung usw. hat. Gebiet Hessen.

Ausführliche Bewerbungen mit Lichtbild, handgeschr. Lebenslauf u. Gehaltsansprüchen unter 4813 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1665/1241

* VERSCHIEDENES *

Sport-Cabriolet verseñkb., 2sitz. Gläser-Karosserie, Ford 1,2 Ltr. Orig. Ford-Taunus-Austausch-Motor, 10 000 km gelaufen, in tadellosem Zustand, aus erster Hand, zugelassen, Umstände halber zu verkaufen. Zuschriften unter 4806 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1649/1240

Wer überläßt drei optimistischen Studenten ausrangierten, noch fahrbaren kleineren PKW? Zuschriften unter 4810 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1658/1241

Uraltes, fahrbereites Kleinauto gegen Kasse gesucht. Angeb. an G. Arzberger, (21a) Marl (Westf.), Schillerstraße 61. 1655/1249

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1647/1240

Pionier Dingi, Mod. 350 D, sowie Evinrude-Außenbordmotor 7,5 PS mit separatem Tank, beides neuwertig, preisgünstig abzugeben, evtl. auch einzeln. Anfragen erbeten an Firma August Läpple GmbH., Werkzeugbau, Preß- und Stanzwerk, Heilbronn am Neckar, Austraße 88. 1650/1240

Verkaufe Jahrgänge 1947—1954 „das AUTO" (lediglich Heft 9/47, 10/48, 10/50 fehlen) in gutem Zustand. Angebote an G. Weber, Koblenz, Altenhof 9. 1667/1242

Wenn er Ihnen fehlte ? ? ?
AUTOVERBANDSKASTEN DM 12.—
3 Tg. z. Ansicht. M. Egen, Hamm i. W., Pf. 131

Hydromatic-Getriebe (800 km gelaufen), passend für 1948—50 Oldsmobile oder Pontiac, auch zum Basteln geeignet, abzugeben. Preis nach Vereinbarung. Zu erfragen bei Jerry Rzeznik, (16) Heuchelheim/Gießen, Wilhelmstraße 56. 1593/1236

Autofachgeschäft mit großer Rep.-Werkstätte, Tankstelle, Fabrikvertretung in bekannter oberschw. Stadt sofort zu verkaufen. Immob. **Wagner,** Ravensburg (Württbg.), Eisenbahnstr. 18/I. F. 23 43. 1605/1237

Finnland. Welches Werk hat Interesse, Klein-Autos (PKW) nach Finnland zu exportieren? Angebote gibt nach Helsinki an Agenten weiter Merikiito, Seetransporte KG., Lübeck, Adolfstr. 25. 1630/1239

Fahrgestell- u. Karosserieentwürfe, Kleinwagen, Roller u. Wohnwagen, Wasserfahrzeuge u. Antriebe modernster Konstruktion, für Industrie und Selbstbau. Unverbindliche Vorschläge, Werkaufträge. Ing. Ernst Wagner, **Überlingen/See**, Goldbach 56. 1569/1234

Autosesselhersteller! Vergebe Lizenz für pat. hochziehbare Rückenlehne des Autosessels. Anfragen unt. 4765 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1526/1231

Spannkraft minutenschnell steigern! Alle Prosp. gegen Freikurvert. UNIT Kiel-Wik 2012. 1575/1235

Kleinwagen-Konstruktion 200—600 ccm mit umwälzenden Neuheiten zu vergeben. Angebote unter 4783 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1571/1234

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste Fahrlehrerausbildung
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT," Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Instandsetzung von Motorrad-Kurbelwellen kurzfristig. Anfertigung von Teleskopgabeln, Vorder- und Hinterradschwingen für fast sämtliche Typen. H. Beerenbrock, Wattenscheid, Bismarckstr. 7.

Handbuch BMW R 71 gesucht. Pieschel, Treuen i. Vogtland, Altmannsgrüner Straße 5.

Suche guterh. Doppelsitz (oder neuwert.). H. Haase, Hochheim/M., Delkenheimer Straße 37.

„Spezial-Leder-Renngürtel" (Nierenschutz), extra breite Form, braun, 1000fach bewährt, DM 15.— Nachnahme. Direkt vom Hersteller Ph. Gilbert, Bonn-Beuel a. Rh., Gartenstr. 68. Händler erh. Rabatt. Bundweite angeb.

Der Barbour-Motorradanzug hat sich in Geländefahrten hundertfach bewährt, fordern Sie Prospekte durch Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41.

Suche 4-Gang-Getriebe, linkss. Antrieb f. 500 ccm u. Telegabel, wenn mögl. mit Vorderradnabe u. Steckachse. Angebote an Bernh. Kühne, Bamberg, Luitpoldstraße 25.

Bauanleitung Klein-Renn- und Sportw. mit 10 Bildern, 5 DM. Plog, Hamburg 20, Edgar-Ros-Str. 6/III.

1 Flüssigkeitsbehälter (Tank), fassend 7500 Liter, für Büssing-LKW u. 1 Tankanhänger mit Behälter (Tank), fassend 18 000 Liter, Baujahr 1954, Bereifung 14.00—22, 7fach, nur 1000 km gelaufen, Fabr. Blumhardt, abzugeben. Willy Leonhard, Hamburg, Billwerder Steindamm 39, Telefon 25 01 90.

Poliere Zylinderköpfe, Kanäle und Kurbelwellen auf Hochglanz. Führe auch sämtliche Reparaturen an Kurbelwellen aus. E. Karesch, München 13, Max-Liebermann-Straße 12.

RHEINLAND-STAHLGARAGEN
ab DM 30,- monatl.
Abzhlg. keine Wechsel
FRIEDRICH HUBERT GAERNER K.G. · DUISBURG 6

Billiger und schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in das AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter „AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1,50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3x15%, 6x20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

.... Bestellzettel! Hier ausschneiden ....

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text x
gemäß obenstehendem Angebot auf:

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse — unter Chiffre — erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ____________

Ort: ____________ Datum: ____________

Straße: ____________ Nr. ______

Die letzte Seite

Weil es vereinsamt war,

hat ein Vorfahrtschild dem Frankfurter Polizeipräsidenten Dr. Littmann einige erhebliche Sorgen abgenommen, nachdem es ihm zunächst diese Sorgen bereitet hatte. Es gibt offenbar sehr charaktervolle Verkehrsschilder in Frankfurt, und mit diesem war die Sache so:

Nicht als Polizeipräsident, sondern als einfacher Verkehrsteilnehmer befuhr Herr Dr. Littmann vor einiger Zeit eine Kreuzung der Frankfurter Innenstadt. Dabei übersah er ein Motorrad, das die gleiche Absicht, aber einen anderen Kurs hatte. Das Motorrad wurde beschädigt, der Fahrer erlitt Prellungen, seine Sozia brach sich ein Bein. Der Polizeipräsident sprach von Vorfahrtsrecht, denn er war von rechts gekommen, aber der Motorradfahrer zeigte stumm auf ein Vorfahrtsschild, das der Aufmerksamkeit des Dr. Littmann entgangen war. In einer Regung leichten Durchdrehens schob Herr Dr. Littmann seinen Wagen beiseite, so daß nur noch die Trümmer der nicht eingeschalteten blauen Lampe den Unfall symbolisch kennzeichneten — pflichttreu bis zur letzten Scherbe. Die Scheiben seines Wagens seien beschlagen gewesen und er wolle für alles aufkommen, sagte Dr Littmann, aber er lehnte mit begreiflicher Entrüstung das allzu freundliche Angebot eines herbeigeeilten Polizisten ab, wegen „der Bagatelle" das Unfallkommando nicht zu verständigen. Was in einigen Zeitungen hinsichtlich „Fahrerflucht" stand, entbehrt also, wie man betonen muß, der Grundlage.



Treppenwitz

Die Stuttgarter Verkehrsexperten scheinen der Ansicht zu sein, daß im Zeitalter der Technik nichts unmöglich und ein treppensteigendes Fahrzeug keineswegs imaginär sei. Sie haben deshalb vorsorglich an der Römerstaffel die Treppe mit einem Verkehrsschild „gesperrt für KFZ aller Art" versehen. Nun, es sollten aber nicht die Fahrzeuge daran gehindert werden, die Treppe zu benutzen, sondern die Fußgänger, die sich aber um die rotumrandete weiße Scheibe nicht kümmerten.

(Keystone-Bild)

Eine sehr unangenehme Sache für den Polizeipräsidenten — die Staatsanwaltschaft beschäftigte sich in der üblichen Weise damit, und sie ging ihren Gang bis hinauf zum General-Staatsanwalt des Landes Hessen. Die beschlagenen Scheiben hatten kaum Chancen gegenüber dem nicht beachteten Vorfahrtschild, und es war zu befürchten, daß Herr Dr. Littmann mit einer Strafe behaftet seine Laufbahn fortsetzen müßte. Aber dem war nicht so! — Die Sachverständigen entschieden sonnenklar: das Vorfahrtschild sei zwar vorhanden gewesen, aber mit einer unglückseligen Vereinsamung behaftet. Es sollte nämlich schon seit längerem an eben der Straße angebracht werden, aus der in diesem Falle der Motorradfahrer gekommen war, während die vom Polizeipräsidenten benutzte Straße als „Straße erster Ordnung" beschildert werden sollte. Der Polizeipräsident selbst hatte das veranlaßt, aber die Schilderaufhänger — irgendein Bauamt — hatten gebummelt.

So sprach die Staatsanwaltschaft dem Schild die Existenz ab, und das Verfahren starb einen frühen Tod. Der Polizeipräsident versicherte jedoch netterweise, er habe auch dafür gesorgt, daß nun nicht etwa der Motorradfahrer angeklagt würde, wozu man offenbar Lust gehabt hatte.

War also dies Vorfahrtschild kein Vorfahrtschild, so bestritt ein anderer hessischer Polizeibeamter die Gültigkeit der Vorfahrtschilder überhaupt. Er hatte als Fahrer eines Funkstreifenwagens des Nachts in Neu-Isenburg bei Frankfurt am Main mit 60 km/st und blauem Licht — aber ohne Sirene — unter Nichtbeachtung eines Vorfahrtschildes einen Volkswagen gerammt, wobei es eine Tote gab. Das Vorfahrtschild sei vereinsamt, so argumentierte er laut Zeitungsberichten, weil doch jetzt allgemein die Rechtsvorfahrt gelte (!), aber das Gericht schloß sich dieser Auffassung nicht im gewünschten Maße an. Man fand zwar mildernde Umstände — offenbar gab es ein eigenartiges Verbot der Sirenenbenützung bei Nacht — aber der Polizist bekam zwei Monate Gefängnis. Mit zweijähriger Bewährungsfrist.

Wir wollen uns hier nicht mit der Frage befassen, ob es im Verkehr einen Unterschied gibt zwischen dem Beamten, der stets das Gute will, und dem normalen Verkehrsteilnehmer, der unablässig böse Taten plant. Aber man darf doch mal einen konstruktiven Vorschlag machen: Wäre es nicht möglich, bei der offensichtlichen Gefahr akuter und gemeingefährlicher Vereinsamungen von Verkehrsschildern jeweils vor solche Verkehrsschilder ein Warnschild zu setzen? Daß die Polizei sich mit den Möglichkeiten der Vereinsamung sehr ernsthaft beschäftigt hat, erkennen wir ja aus den geschilderten Fällen, also müßte doch eine solche Zusatzbeschilderung zu machen sein.

Und im Ernst: Wir freuen uns über jeden Fall, in dem ein Verkehrsunfall als das erkannt wird, was er wirklich ist, ein Unglück für *alle* Beteiligten. Aber wir wünschten uns, daß diese Erkenntnis nicht nur dann angewendet wird, wenn eine blaue Lampe in Scherben gegangen ist!

Dr. P. S.



„Wo ist hier der Camping-Platz?"

Bremsen, Baujahr 1913

„. . . Da, wieder etwas! Diesmal ist es ganz bestimmt ein Wagen! Von neuem bremse ich. Jeanne sagt nichts, aber ich weiß, daß sich in diesem Augenblick ihre Lippen spöttisch um die Mundwinkel verziehen. Nervös tritt sie auf die Pfeife, schrill und nervenerschütternd wie ein Todesschrei hallt es hinaus in die Nacht. Doch abermals eine Täuschung!

Weiter! 50, 55, 60 Kilometer. Mehr fahre ich nicht, es ist zu toll! Die Bullaugen schauen starr geradeaus, sie sehen alles. Mein visionärer Wagen ist verschwunden. Da plötzlich eine Kurve, eine lange S-Kurve. Doch warum sich beunruhigen, ich kenne sie ja! Ich gehe auf 40 Kilometer herab, es ist noch reichlich schnell. Halb sind wir durch, und schon liege ich auf dem andern Bug, um in die zweite Hälfte zu gehen. Da plötzlich ein Wagen, auf 30 m, unbeleuchtet, stehend! Keine Vision diesmal! Ein unbewegliches, breites Hindernis, auf das wir zurasen. Ich trete aus Leibeskräften auf die Fußbremse und ziehe mit der Rechten die Handbremse an. Ein Ruck, wir fliegen fast vornüber! Die Hinterräder bohren sich knirschend in die Erde, dann schleudert der Wagen stark nach links, ich steure dagegen, nun schleudern wir nach rechts und stehen quer zur Straße. Wir tanzen förmlich auf das lauernde Ungetüm vor uns zu, das uns in tückischem Schweigen erwartet. 10 Meter — 8 — 5! Ein letzter verzweifelter Ruck an der Bremse. Wir stehen!"

(Aus „Nächtliche Autofahrt in den Odenwald"
MOTOR, Dezember 1913)



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart. Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertriebsleiter: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 8 – Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

